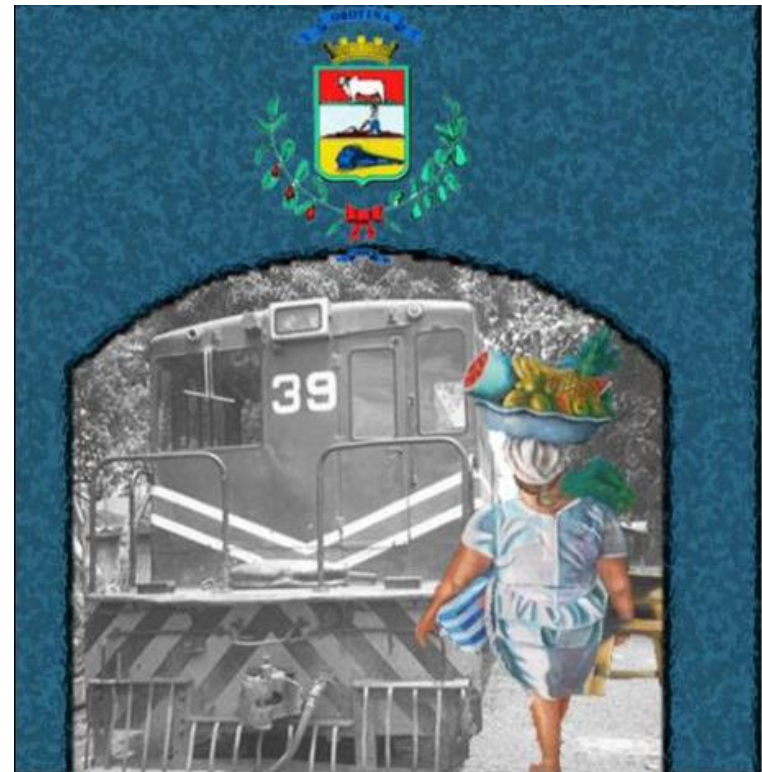


AURA MEDINA ALFARO

PROYECTO DE GRADUACIÓN

LICENCIATURA ARQUITECTURA Y URBANISMO



# PORTALES CULTURALES EN OROTINA

PLAN ESPECIAL DE REGENERACIÓN URBANA EN EL CENTRO

1ERO. DICIEMBRE 2011

**CONSTANCIA DE LA DEFENSA PUBLICA DEL PROYECTO FINAL DE GRADUACIÓN**

El presente proyecto de graduación, bajo el nombre **Portales Culturales en Orotina, Plan Especial de Regeneración Urbana en el centro**; realizado durante el primer semestre 2010 y el año 2011 ha sido defendido ante el Tribunal Examinador, como requisito para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

La orientación y supervisión del proyecto realizado por la estudiante **Aura Medina Alfaro** estuvo a cargo del **Arquitecto Francisco Castillo Camacho**. Este documento ha sido declarado público y su defensa ante el Tribunal Examinador han sido declarados:

Calificación: \_\_\_\_\_

☐

Público

☐

Privado

\_\_\_\_\_  
Arq. Francisco Castillo Camacho  
Profesor tutor del proyecto

\_\_\_\_\_  
Arq. Alfredo Alfaro A.  
Lector

\_\_\_\_\_  
Arq. José Pablo Bulgarelli B.  
Lector

\_\_\_\_\_  
Aura Medina Alfaro  
Sustentante

Tesis aprobada el día 1° de diciembre del 2011





## AGRADECIMIENTOS

Primero quisiera agradecerle a Dios por darme la oportunidad de culminar esta etapa de mi educación. A mi familia: abuelitos, padres, tíos y primos, gracias por su paciencia y por su apoyo incondicional durante todo este proceso,

A mis compañeros que se convierten en amigos y que hacen que esta etapa sea muy especial muchas gracias por los momentos inolvidables. Al profesor tutor Arq. Francisco Castillo, por su apoyo constante y su guía antes y durante la realización este proyecto,

A los lectores por sus valiosos aportes para que este trabajo fuera un éxito. A la Municipalidad de Orotina por la oportunidad y el apoyo que me brindaron para realizarlo.





*De la misma manera que una buena escalera calza naturalmente con el ritmo de nuestros pasos, sin contradecir ni su regularidad, ni su alcance, ni su avance, un proyecto debiera tender al calce con la realidad o al menos a no contradecirla. Primero porque la realidad es fuerte, pero sobre todo porque la realidad es el horizonte de un proyecto de arquitectura; su sentido es articularla.*

**Arquitecto Alejandro Aravena, 2002**



## TABLA DE CONTENIDOS

Constancia de la defensa publica del proyecto final de graduación	2
Agradecimientos	3
Tabla de Contenidos	5
Resumen	8
Capítulo 1_Planteamiento	9
1.1.Tema	10
1.2.Problema	12
1.3.Justificación	16
1.4.Delimitación	18
1.5.Objetivos	19
1.6.Viabilidad	20
1.7.Estado de la Cuestión	21
1.8.Enfoque Teórico	32
1.9.Marco Metodológico	41
Capítulo 2_Diagnóstico y delimitación de la zona de estudio	45
2.1.Antecedentes históricos	46
2.1.1.Orotina: fundación y Ferrocarril al Pacífico	46



2.1.2.0rotina: Datos generales	53
2.1.3.0rotina: Edificios representativos	57
2.2.Análisis Urbano zona de estudio	64
2.2.1.Usos de suelo	64
2.2.2.Tendencias en usos de suelo	65
2.2.3.Vialidad	66
2.2.4.Tejido urbano	72
2.2.5.Imagen y Percepción urbana	78
2.3.Diagnóstico	82
2.3.1.Resumen y análisis resultados obtenidos	82
2.3.2.Delimitación área de intervención	85
<b>Capítulo 3_Propuesta Plan Especial de Regeneración Urbana</b>	<b>86</b>
3.1.Propuesta Urbana	87
3.1.1.Usos permitidos en zona de intervención	87
3.1.2.Proyectos de mejora en distrito central de Orotina	88
3.1.3.Concepto	91
3.1.4.Etapas del proceso	93
3.1.5.Plan Maestro	102

3.1.6.Propuesta Vial	103
3.1.7.Diseño componentes propuestos	114
3.2.Propuesta Arquitectónica	125
3.2.1.Análisis de componentes	125
3.2.2.Concepto	126
3.2.3.Planta de sitio	127
3.2.4.Pautas de diseño	129
3.2.5 Planta de Conjunto	130
3.2.6 Diseño Arquitectónico	131
<b>Capítulo 4_Conclusiones y Recomendaciones</b>	<b>137</b>
4.1. Conclusiones	138
4.2. Recomendaciones	139
<b>Bibliografía</b>	<b>141</b>
<b>Indice de ilustraciones</b>	<b>145</b>
<b>Indice de tablas</b>	<b>148</b>
<b>Indice de planos</b>	<b>149</b>





## RESUMEN

El ferrocarril significó para Orotina una forma de vida por casi un siglo donde la vivencia entre visitantes y habitantes era la rutina diario. Con el cierre del ferrocarril y la apertura de nuevas vías de comunicación, esta forma de vida se ha ido perdiendo y ya los transeúntes que viajan al Pacífico ya no entran al centro de Orotina sino que lo bordean.

El presente proyecto de graduación propone retomar la vivencia urbana que generaba el tren utilizando la coyuntura vial actual que rodea a Orotina a través de la regeneración urbana como un proceso integral y portales culturales como símbolo de hacer accesible el centro urbano de Orotina a los visitantes.

El objetivo general es generar un plan especial de regeneración urbana para el casco central de este cantón aprovechando sus potenciales históricos culturales.

Para poder lograr esto, se realiza un diagnóstico de la zona de estudio a través de un análisis urbano y antecedentes históricos para luego proponer el plan especial y plantear soluciones arquitectónicas claves como demostración de la aplicabilidad del plan.

## SUMMARY

The railroad to the Pacific meant for almost a century a way of living for Orotina where visitors and habitants converged and was a daily routine. When the train no longer passed through this town and new roads were opened, the established way of living has started to change and the passersby no longer enters the town, instead they bordered it.

This graduation project pretends to return the urban living generated by the train using the current road dynamic through an urban regeneration as a process and using as a symbol urban portals to make the city of Orotina accessible to visitors.

The main objective of the project is to make a plan based on urban regeneration for downtown Orotina using the historical and cultural potentials it has.

To be able to do this, first a diagnose must be made through an urban analysis and the historical background of the study area. Then a proposal of the plan is made and design specific architectural solutions to demonstrate the applicability of the plan.



## CAPITULO 1\_PLANTEAMIENTO



## 1.1 TEMA

Las ciudades están en un constante cambio, ésta es una realidad. Las ciudades crecen, algunas con o sin planificación sin saber el resultado o consecuencias que puedan causar, y como parte de este proceso, la dinámica urbana y sus cambios afecta a todos los niveles: nacional, regional y local.

En la búsqueda de facilitar a los habitantes rutas más directas a destinos más lejanos, aparece un fenómeno de abandono o deterioro de centros urbanos que se salen de esta ruta con potencial histórico, cultural, económico y su vivencia urbana se va perdiendo hasta desaparecer y se convierten en lugares perdidos en un mapa.

Para revertir este fenómeno, muchas ciudades como Huaquillas en Ecuador o San Antonio en Texas han optado por retomar potenciales dentro de la ciudad y regenerarlos y devolver la vivencia urbana a estos lugares, aplicando la herramienta urbanística de Regeneración Urbana.



**ILUSTRACIÓN 1.** REGENERACIÓN URBANA HUAQUILLAS ECUADOR. FUENTE: [HTTP://WWW.HUAQUILLAS.GOB.EC/SITE/HUAQUILLAS/CIUDAD](http://www.huaquillas.gob.ec/site/huaquillas/ciudad)



**ILUSTRACIÓN 2.** CENTRO URBANO SAN ANTONIO TX, USA. FUENTE: PROPIA.

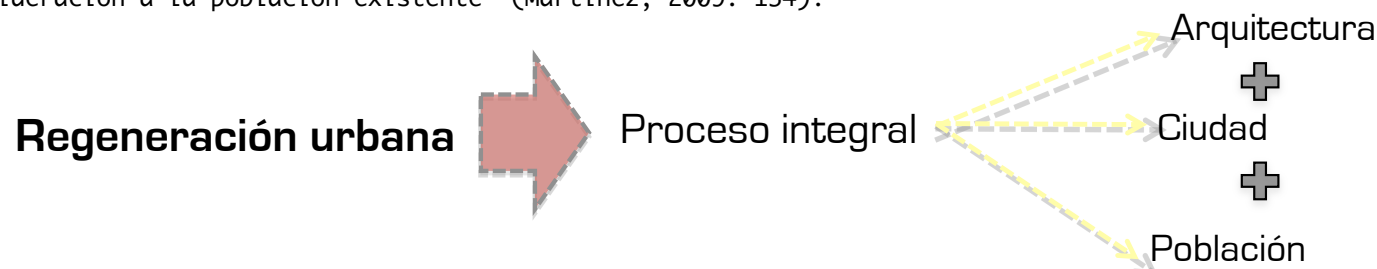
## REGENERACIÓN URBANA



El Centro Operacional de Vivienda y Poblamiento en Estudios de regeneración urbana, México 1976, define Regeneración Urbana como,

...un concepto integral, vital y dinámico; regenerar es generar de nuevo y señala por tanto un fin no inmediato que se alcanza con la acción propuesta, sino con la puesta en marcha de un proceso. No es una acción aislada que erradica, transpone y oculta un problema que sufre un área urbana, sino un programa integral que debe orientarse a atacar en muchos frentes el fenómeno del deterioro urbano y las causas y factores que lo originan.(COPEVI, 1976)

Martínez también expone que la regeneración urbana es un conjunto de propuestas y acciones que tiene como objetivo impulsar un proceso progresivo de recuperación y que se puede realizar “mediante la inserción de proyectos y la recuperación de arquitectura y espacios en la ciudad, tomando en consideración a la población existente” (Martínez, 2009: 134).



En Costa Rica, este fenómeno de abandono de centro urbanos se empieza a reflejar en ciudades que han sido desplazadas por nuevas vías como parte de planes de desarrollo nacionales como sucede en Orotina la cual se ve afectada por la apertura de la carretera San José – Caldera. Es por esto que este proyecto pretende apropiarse de la regeneración urbana como herramienta urbana para tratar problemas que enfrentan las ciudades por el cambio constante.



## 1.2 PROBLEMA

### Definición del problema:

El paso del tren al Pacífico significó para Orotina una oportunidad de crecimiento y consolidación urbana ya que este medio de transporte de mercancías y personas atravesó el corazón de la ciudad por casi un siglo.

Éste, generaba empleo y una vivencia urbana compuesta por locales y foráneos, es decir visitantes de otras ciudades que iban al Pacífico. Se daba una interacción entre los visitantes y los habitantes del cantón.

Reconocida por las frutas y la comida de ferrocarril, permitió que se consolidara como cantón para 1908.

Como se muestra en la ilustración 3, es evidente que el tren era parte de la vivencia de los orotinenses y promovía la visita de usuarios externos al centro urbano.

Visitar el mercado, pasear por el parque o comprar comida de ferrocarril eran actividades cotidianas del centro urbano de Orotina.



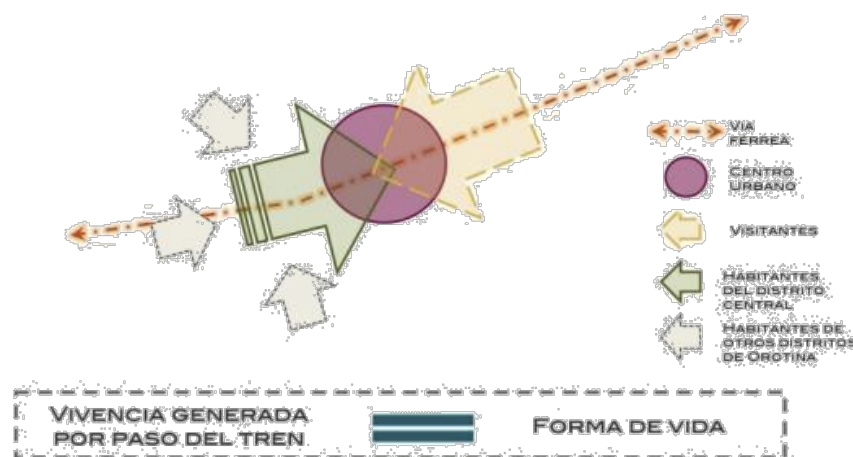
**ILUSTRACIÓN 3.** UBICACIÓN EJE FERROVIARIO EN OROTINA.  
FUENTE: PROPIA





## 1. PLANTEAMIENTO

En la ilustración 4, se representa gráficamente el intercambio y comunicación entre los habitantes y transeúntes como una forma de vida que esta vivencia urbana que daba lugar en el centro de la ciudad.



**ILUSTRACIÓN 4.** VIVENCIA USUARIOS GENERADA POR EL TREN. FUENTE: PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 5.** RUTAS ALTERNAS DE ACCESO AL CENTRO URBANO. FUENTE: PROPIA.

Además de la vía férrea, como se aprecia en la ilustración 5, aparecen rutas alternas al tren que atraviesan el centro consolidando la forma de vida y fortaleciendo el desarrollo socioeconómico de este cantón. La dinámica urbana que se daba en la ciudad cambia cuando cesa el funcionamiento del ferrocarril para 1995 y se utilizan rutas alternas para el traslado de mercancías así como de usuarios.



## 1. PLANTEAMIENTO

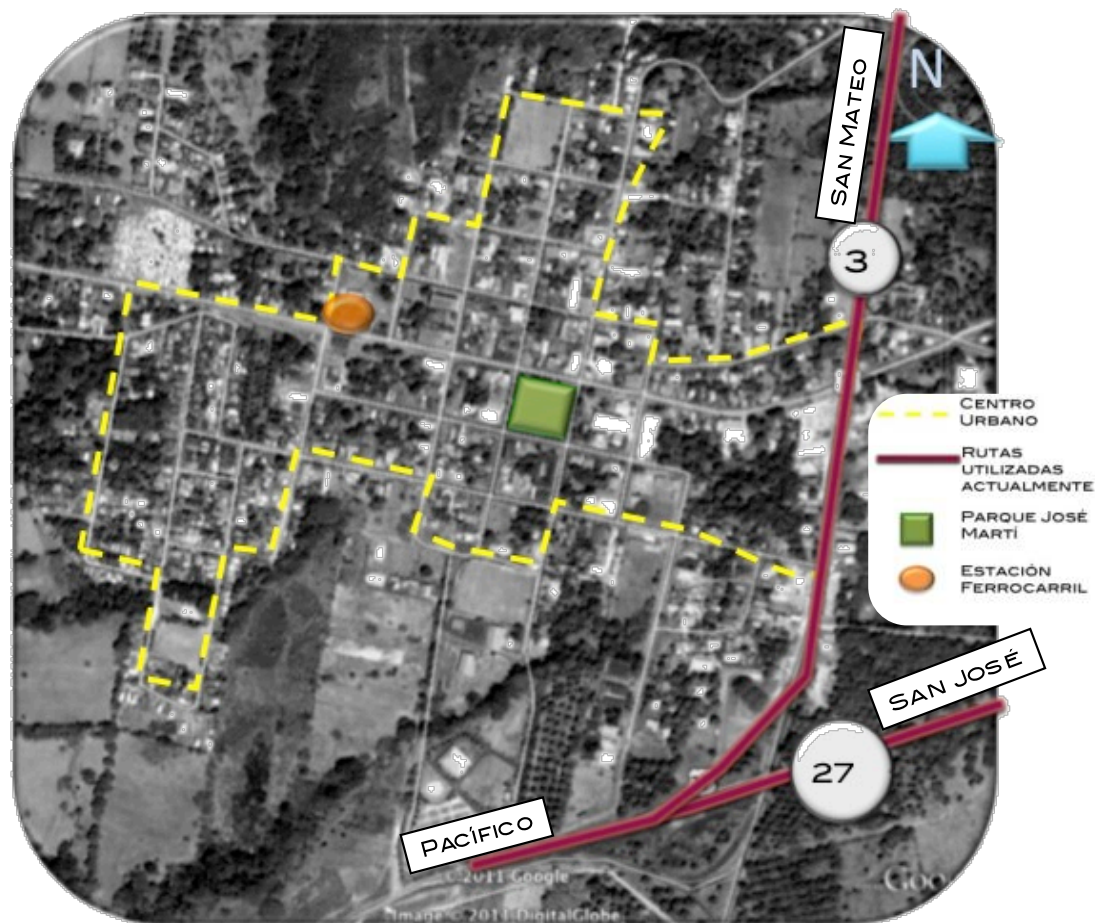
### Problema:

Con el alto uso de la carretera nacional 3 Cerro del Aguacate y la apertura de la Ruta 27 San José-Caldera, la dinámica urbana empieza a cambiar y en vez de entrar al centro de Orotina, los flujos la bordean (ver ilustración 6).

Por lo tanto, Orotina se convierte en una ciudad aislada que cambia su condición de visita y de paso hacia otras localidades a una ciudad ajena a los usuarios externos que utilizan las carreteras nacionales que la bordean.

Además del cambio de ruta de los flujos, se cierra desde esta ruta el acceso a la ciudad desde el campo ferial que tiene conexión directa con el centro.

La vivencia, el nivel socioeconómico y tradición propia de este cantón se ven suprimidos a pesar de contar con una infraestructura urbana consolidada.



**ILUSTRACIÓN 6.** DINÁMICA ACTUAL OROTINA.  
FUENTE: PROPIA

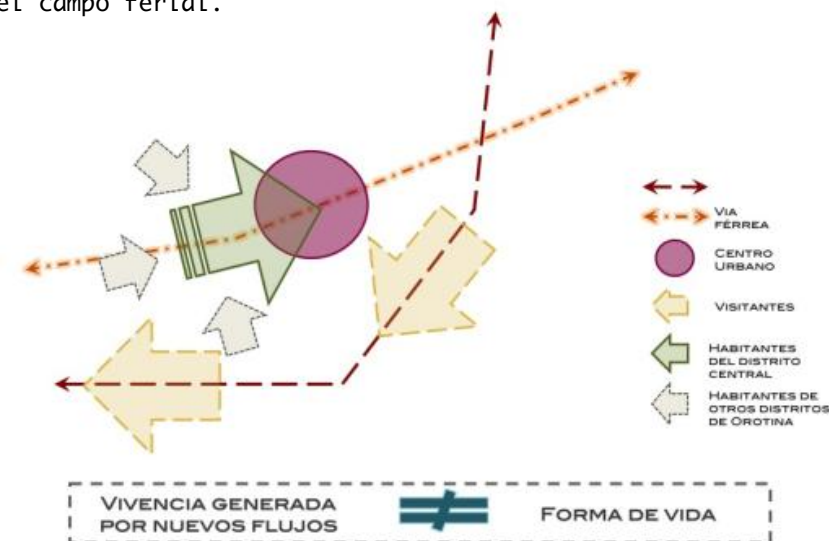


## 1. PLANTEAMIENTO

Como consecuencia, se dan dos condiciones: por un lado se generan actividades a la periferia del centro que siguen a los flujos de transeúntes que van al Pacífico y como segunda condición, se da el abandono de espacios urbanos con potencial histórico – cultural como la estación del ferrocarril y el campo ferial.



**ILUSTRACIÓN 7.** CONSECUENCIAS DINÁMICA URBANA ACTUAL. FUENTE: PROPIA



**ILUSTRACIÓN 8.** INTERACCIÓN ACTUAL ENTRE LOS DISTINTOS TIPOS DE USUARIOS. FUENTE: PROPIA.

Entonces la dinámica urbana actual (ver ilustración 8) no da como resultado una forma de vida sino que aísla al cantón de los flujos predominantes. Esto lleva a ciertas preguntas: **¿Cómo hacer accesible el centro de Orotina a partir de una regeneración urbana?**; **¿Cómo rescatar los espacios con potencial histórico cultural de la ciudad?**





### 1.3. JUSTIFICACIÓN

#### ¿Porqué es importante revertir este problema?

Porque al darle una solución, los resultados tienen un impacto social, económico y urbano que pueden convertir a Orotina en una ciudad destino y no solo como ciudad de paso. Casellas, Dot Jutgla y Pallares (2010) exponen que un aspecto crucial es obtener singularidad propia, situar la ciudad en el mapa.

Esto, generaría una mayor afluencia de usuarios externos en el centro urbano y por consiguiente una mayor permanencia en los espacios que ofrece la ciudad. Asimismo, se revierte el fenómeno de ciudad dormitorio ya que al no tener las mismas fuentes de empleo que una vez generó el ferrocarril y una escasez de atractivos, los habitantes se han visto obligados a buscar otros destinos para empleo.

Por otro lado, se recuperarían los espacios abandonados en la ciudad aprovechando su potencial histórico como atractivos de la ciudad y se fortalecerían los valores culturales. Casellas, Dot Jutgla y Pallares comentan sobre esto analizando el caso europeo que,

“la motivación de los agentes públicos para la utilización de la cultura como estrategia de desarrollo se centra en la posibilidad de generar desarrollo económico local a la vez que se ayuda a la promoción de la ciudad. Con un cambio de imagen que produce un impacto positivo tanto en la atracción de nuevos residentes y empresas como turistas.” (Casellas, Dot Jutgla y Pallares 2010 : 156)



## 1. PLANTEAMIENTO

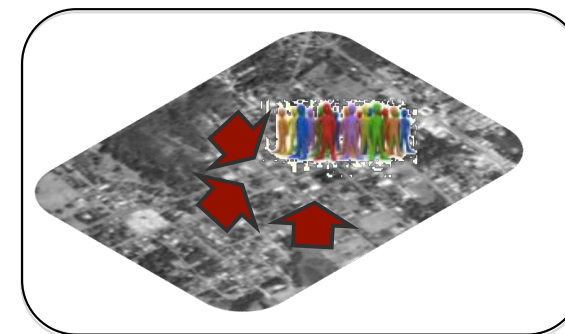
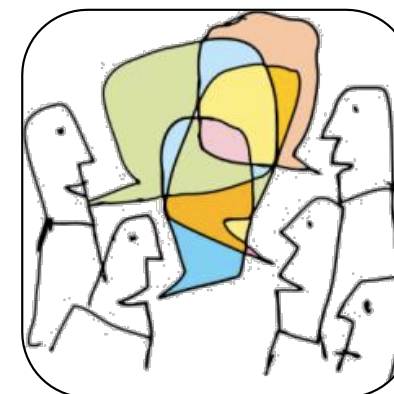
Siguiendo el tema de la recuperación de espacios abandonados, Rojas expone que

“ las ventajas de estas operaciones son múltiples, ya que la utilización de los activos...no solo pone en uso terrenos, infraestructuras y edificios que permanecían ociosos o subutilizados, sino que contribuye a re-centralizar actividades que, en otras circunstancias, tienden a localizarse en las zonas de nueva centralidad que surgen en áreas periurbanas...” (Rojas, 2004: 52)

Otro factor importante es que se recupera la vivencia urbana en el centro como existía cuando pasaba el tren por este cantón. Retomar una forma de vida bajo la coyuntura actual que vive la zona donde se da la convivencia visitantes y habitantes y que permite que haya progreso en la ciudad. Rojas

También al generar recorridos agradables para el disfrute del usuario se logra que el ciudadano se apropie de la ciudad. Es devolverle la ciudad al peatón y fortalecer esa comunicación entre los usuarios. Osorio establece que,

“la ciudad, en tanto organización espacial en la cual habitan, trabajan, participan, se recrean, se expresan y se relacionan los ciudadanos, es ámbito privilegiado para la construcción del bien común. Debe, por tanto, ser concebida como un espacio posible de transformar con miras a convertirlo en un refugio amable para sus habitantes, que facilite su encuentro y participación.” (Osorio, 2000: 8)





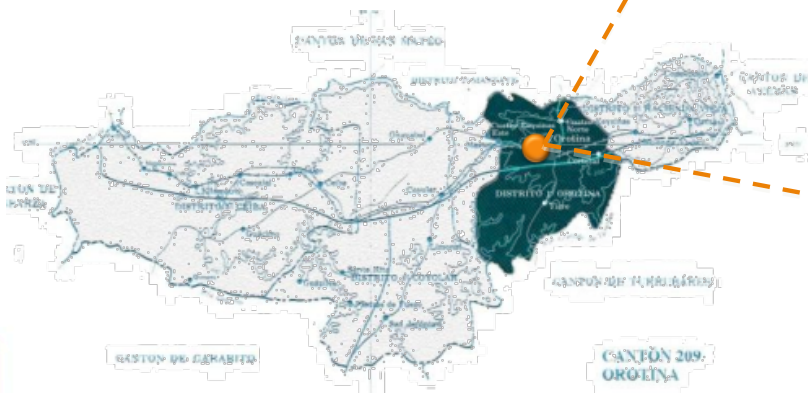
## 1.4. DELIMITACIÓN

### 1.4.1. Delimitación temporal

La delimitación temporal para este trabajo, será la situación actual que vive la ciudad de Orotina.

### 1.4.2. Delimitación física

Como delimitación física, se toma el centro urbano del cantón de Orotina que se encuentra en el distrito primero de Orotina (ver ilustraciones 9 y 10).



**ILUSTRACIÓN 9 . CANTÓN DE OROTINA DELIMITACIÓN FÍSICA.**  
ELABORACIÓN PROPIA FUENTE:MUNICIPALIDAD DE OROTINA.



**ILUSTRACIÓN 10. DELIMITACIÓN FÍSICA. FUENTE: PROPIA.**



## 1.5.OBJETIVOS

### OBJETIVO GENERAL

Generar un Plan Especial de Regeneración Urbana para el centro de Orotina, enfocado al turismo histórico y cultural para recuperar los espacios abandonados en el centro de la ciudad debido a cambios en la dinámica urbana y convertir a Orotina como una ciudad destino.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

**1.5.1.** Delimitar y realizar el diagnóstico de la zona de estudio, tomando en cuenta sus antecedentes históricos con el fin de conocer la dinámica y estado actual de dicha zona.

**1.5.2.** Plantear un Plan Maestro en la zona de estudio, considerando el plan regulador de Orotina, enfocado en el rescate del espacio urbano para el turismo, patrimonio y vivencia del usuario presentes en el área de intervención, con el propósito de abrir el centro urbano a usuarios externos.

**1.5.3.** Desarrollar propuestas arquitectónicas para el plan especial de regeneración urbana, esto como demostración de la aplicabilidad del plan urbano propuesto.



## 1.6.VIABILIDAD

La Municipalidad de Orotina a partir del año 2008, viene trabajando en la formulación del Plan Regulador del cantón. Éste contempla áreas de regeneración urbana en el distrito central, específicamente el centro urbano y ha mostrado interés en incorporar planes especiales como parte de las propuestas por lo que esto le da factibilidad al proyecto planteado.

Asimismo, tiene planteados proyectos específicos en el centro con objetivos similares a los propuestos en este trabajo por lo que incrementa la factibilidad de realizarlo.

Por otro lado, INCOFER implementa en conjunto con las autoridades locales convenios de uso para las estaciones del ferrocarril sin utilización por lo que la viabilidad del proyecto aumenta al existir la posibilidad de poner en uso la estación del ferrocarril en Orotina en un futuro cercano.



**ILUSTRACIÓN 11.** PLAN REGULADOR OROTINA.  
FUENTE : MUNICIPALIDAD DE OROTINA.



PLAN ESPECIAL DE REGENERACION URBANA EN EL CENTRO

## 1.7. ESTADO DE LA CUESTIÓN

## Estudios de casos:

En este apartado se plantean tres casos donde se utiliza la regeneración urbana como herramienta urbanística para solventar problemas urbanos con potencial histórico – cultural. Y se ubican fuera del territorio nacional: San Antonio Texas, E.E.U.U.; Puerto Madero Buenos Aires, Argentina y Barrio de Bercy París, Francia.

PROBLEMA URBANO	PROPUESTA
<p>El río San Antonio es uno de los tesoros de la ciudad que lleva su mismo nombre. Para 1919, ingenieros prevén un desbordamiento del río que podría causar daños en la ciudad. Es sino hasta 1946 que ocurre el desbordamiento más importante de la ciudad.</p> <p>Como antecedente, desde 1950, turistas y locales recorren el río y disfrutan de lo que ofrece: historia, belleza y el orgullo de la ciudad.</p> <p>Para 1959, se convierte en un parque urbano pero es muy peligroso recorrerlo por las noches. A partir de esto, se realiza un estudio del potencial de rescate del río para 1961 de donde nace la propuesta.</p>	<p>Nombre del Proyecto: <b>Paseo del Río</b></p> <p>Año realización: <b>1963-2010</b></p> <p>Propuesta: La propuesta se consolida para 1963. El plan de mejoramiento incluye un plano de usos de suelo, la recomendación de un distrito de planificación, y mejoras en el programa para desarrollo publico y privado. La cámara de comercio crea el personal para dirigir la gerencia de atracciones turísticas del proyecto Paseo del Río</p> <p>A partir de este momento hasta 2010, se dan las mejoras no solo de compuertas para manejar las subidas de agua del río sino también de abrir hoteles, comercio y espacios de cultura hacia el río manteniendo la arquitectura de San Antonio.</p> <p>Para diciembre 2010, se inaugura una milla [1.6 Km.] de ciclorutas y recorridos como parte del proyecto.</p>

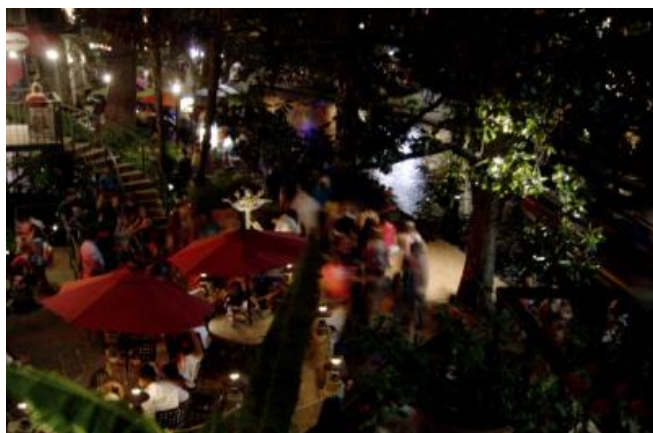
**TABLA 1. CASO PASEO DEL RIO EN SAN ANTONIO TEXAS.**FUENTE:HTTP://WWW.THESANANTONIORIVERWALK.COM/HISTORY/HISTORY-OF-THE-RIVER-WALK/







**ILUSTRACIÓN 12.** PLANO DE ACTIVIDADES EN LA CIUDAD. FUENTE :PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 15.** PASEO DEL RÍO DE NOCHE. FUENTE :PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 13.** ACCESO AL RÍO SAN ANTONIO. FUENTE :PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 14.** TURISMO EN EL RÍO SAN ANTONIO. FUENTE :PROPIA.

- 12) Mapa de actividades pro distritos en el centro urbano y el paseo del río
- 13) Acceso desde nivel rasante de la ciudad al río y sus atractivos.
- 14) El turismo es el enfoque del Paseo del Río y cada puente es distinto.
- 15) En la noche es la zona viva de San Antonio donde se encuentran decenas de restaurantes







## 1. PLANTEAMIENTO

PROBLEMA URBANO	PROPUESTA
<p>Buenos Aires, desde sus principios en el año 1586 se ha identificado a sí misma como una ciudad portuaria. Su ubicación geográfica al lado del Río de La Plata ha contribuido a su identidad económica como un puerto comercial, el cual empezó a desarrollarse en términos más definitivos a fines del siglo XIX con la construcción del Puerto Madero. Puerto Madero sólo gozó de veintiocho años de prosperidad como puerto principal de Argentina. En 1925, después de diez y seis años de planificación y construcción, abrió Puerto Nuevo. Este puerto desplazó al antiguo Puerto Madero</p> <p>No fue hasta 1989 que Puerto Madero empezó a retomar una posición de importancia en el terreno urbano de Buenos Aires con un acuerdo entre la Ciudad de Buenos Aires y el Estado nacional</p>	<p>Nombre del Proyecto: <b>Puerto Madero</b></p> <p>Año realización: <b>1989 - 2008</b></p> <p>Los nuevos usos urbanos proyectados debían potenciar las instalaciones preexistentes rehabilitando las dársenas y sus espacios libres para acoger actividades cívicas y ciudadanas. Principios planteados para la rehabilitación y organización del El Plan Maestro:</p> <p><b>Vinculación y accesibilidad.</b> Consolidación de las vías de acceso como continuación natural de los corredores urbanos, mejorando la integración con el resto de la trama urbana.</p> <p><b>Recuperación histórico-ambiental.</b> Basada en el criterio de incorporar el puerto a la ciudad y potenciar la historia del lugar a través de sus preexistencias con valor patrimonial industrial: los diques, los silos, los galpones de ladrillo y el Paseo Costanera Sur. Además, creación de parques que incrementen la oferta de las zonas verdes de la Costanera y la Reserva Ecológica.</p> <p><b>Expansión y consolidación.</b> Incorporación de múltiples usos — residencial, terciario, institucional, recreativo y comercial—, que se sumen a los usos recreativos del plano del agua: náuticos, turísticos, entretenimiento (cines, discotecas, bares...), recuperando al mismo tiempo los patrones urbanos porteños y colaborando en la creación de una imagen característica que se identifique con la ciudad existente.</p> <p><b>Gestión.</b> El proyecto debe ser concebido por etapas que permitan su adecuación al mercado y a los ritmos marcados por los flujos de la inversión previstos a largo plazo.</p>

**TABLA 2.** CASO PUERTO MADERO EN BUENOS AIRES. FUENTE: ROJAS (2004); [HTTP://BLOGDEVIAJES.COM.AR/2005/02/27/PUERTO-MADERO-PUERTO-MODERNO-PUERTO-POSMODERNO/](http://BLOGDEVIAJES.COM.AR/2005/02/27/PUERTO-MADERO-PUERTO-MODERNO-PUERTO-POSMODERNO/)



**ILUSTRACIÓN 16.** MASTER PLAN PUERTO MADERO. FUENTE: [HTTP://CLM2AREA2009PLANES.BLOGSPOT.COM/2009/03/MASTERPLAN-PUERTO-MADERO.HTML](http://CLM2AREA2009PLANES.BLOGSPOT.COM/2009/03/MASTERPLAN-PUERTO-MADERO.HTML)



**ILUSTRACIÓN 18.** PATRIMONIO PUERTO MADERO. FUENTE: [HTTP://WWW.PUERTOMADERO.COM/PATRIMONIO\\_ESP.PHP](http://WWW.PUERTOMADERO.COM/PATRIMONIO_ESP.PHP)

## 1. PLANTEAMIENTO



**ILUSTRACIÓN 17 .**PUENTE DE LA MUJER. FUENTE: [HTTP://WWW.PUERTOMADERO.COM/PUENTES\\_ESP.PHP](http://WWW.PUERTOMADERO.COM/PUENTES_ESP.PHP)

- 16) Master plan de regeneración urbana del puerto a través de diques con atractivos.
- 17) Puente de la Mujerp lantea la conexión entre ambas márgenes del Dique 3..
- 18) El patrimonio de puerto madero son sus característicos edificios de ladrillo rojo, construídos entre 1900 y 1905.

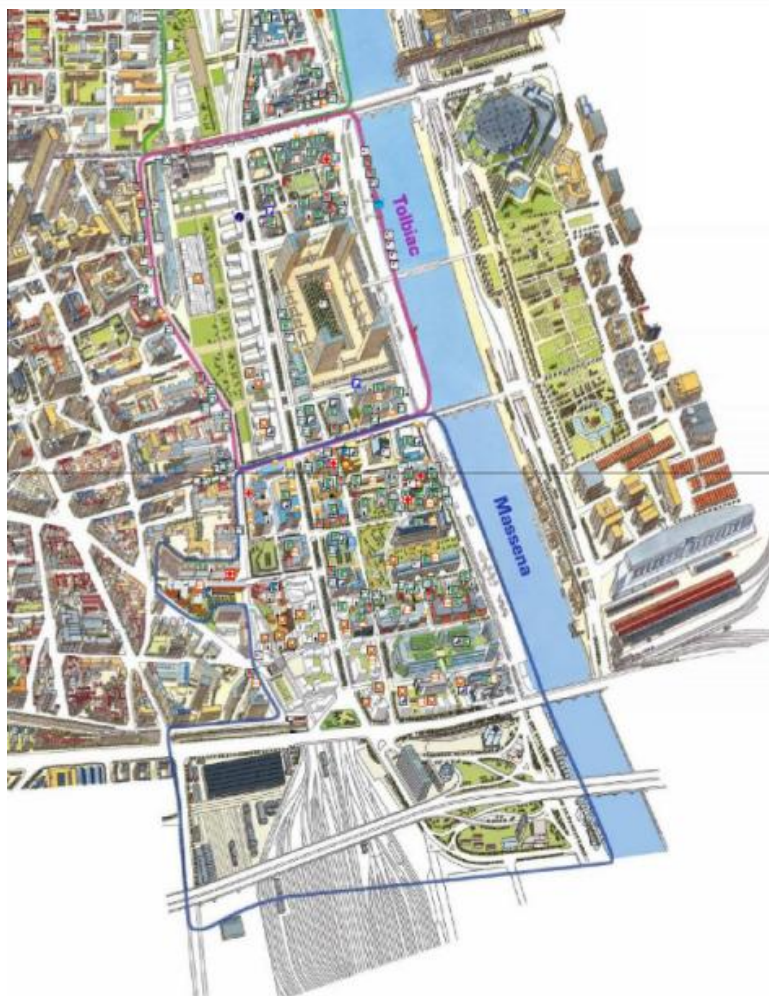
## 1. PLANTEAMIENTO

PROBLEMA URBANO	PROPUESTA
<p>La zona Este de la ciudad de París ha mantenido durante mucho tiempo un marcado carácter de zona marginalizada y sus excepcionalmente bien localizados activos de tierra, infraestructura y edificios han permanecido subutilizados.</p> <p>El equipamiento, los espacios públicos y los edificios residenciales se encuentran en condiciones claramente más desfavorables que en el resto de la ciudad. Además se encuentran amplias zonas de los distritos del sector Este, mayoritariamente contruidos en el siglo XIX para acoger a una población de origen rural, presentan evidentes muestras de deterioro físico y crecientes problemas sociales.</p> <p>El Este de París concentraba en 1982, al inicio del programa de reforma, el 49% de la población de la ciudad y tan sólo el 30% de los puestos de trabajo. Las actividades industriales tradicionales estaban sobrerrepresentadas y enfrentaban serios problemas.</p> <p>Desde su propia formación, la zona Este de París ha tenido un carácter residual, las intervenciones urbanísticas de los decenios anteriores dejaron en el barrio un legado de mezclas incoherentes de actividades y de arquitectura poco uniforme.</p>	<p>Nombre del Proyecto: <b>Barrio de Bercy</b> Año realización: <b>1982-1993</b></p> <p>Contribuir al reequilibrio del crecimiento de la ciudad, históricamente orientado hacia el oeste (Versalles y los bosques de Rambouillet), recuperando el devaluado sector Este de la aglomeración y prolongando la ciudad a lo largo del valorado corredor fluvial del Sena.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ocupar los vacíos intersticiales dejados por las grandes infraestructuras ferroviarias, recomponiendo de este modo el tejido urbano de esta parte de París apoyándose en equipamientos de ámbito metropolitano tal como el Palacio de Deportes, además de un gran parque urbano, inexistente en esta zona del sudeste de París.</li> <li>• Crear un barrio en el que se debía mezclar la vivienda y las actividades económicas, para asegurar así la homogeneidad del conjunto.</li> <li>• Asegurar el vínculo entre dos barrios vecinos de nueva creación, Bercy y Rive Gauche, situados a ambas orillas del Sena.</li> </ul>

TABLA 3. CASO PUERTO MADERO EN BUENOS AIRES.FUENTE: ROJAS (2004)







**ILUSTRACIÓN 19.** PLANTA BARRIO DE BERCY. FUENTE: [HTTP://CAMINARBCN10-11P.BLOGSPOT.COM/2011/03/MONTJUIC-Y-PARIS-BERCYRIVEGAUCHE.HTML](http://CAMINARBCN10-11P.BLOGSPOT.COM/2011/03/MONTJUIC-Y-PARIS-BERCYRIVEGAUCHE.HTML)



**ILUSTRACIÓN 20.** PALACIO DE DEPORTES BERCY . FUENTE: [HTTP://PARISCIUDADDELALUZ.BLOGSPOT.COM/2007/11/PALAIS-OMNISPORTS-DE-PARIS-BERCY.HTML](http://PARISCIUDADDELALUZ.BLOGSPOT.COM/2007/11/PALAIS-OMNISPORTS-DE-PARIS-BERCY.HTML)



**ILUSTRACIÓN 21.** PARQUE DE BERCY . FUENTE: [HTTP://CENTRODELACIUDAD.BLOGSPOT.COM/2009/03/POSTAL-3-DEL-TERRITORIO-AL-PAISAJE-EL.HTML](http://CENTRODELACIUDAD.BLOGSPOT.COM/2009/03/POSTAL-3-DEL-TERRITORIO-AL-PAISAJE-EL.HTML)

- 19) Mapa del proyecto: recuperación Barrio de Bercy.
- 20) Palacio de deportes, diversificar usos en la zona.
- 21) Parque de Bercy, incorporación espacio público.

BARRIO DE BERCY PARIS FRANCIA

## 1. PLANTEAMIENTO



## SÍNTESIS DE CASOS

PROYECTO	UBICACIÓN	AÑO	ENFOQUE
PASEO DEL RIO	SAN ANTONIO, TEXAS	1963 - 2010	APROVECHAR ORILLAS DEL RIO (ELEMENTO NATURAL) PARA INCORPORAR ATRACCIONES TURISTICAS Y COMERCIALES EN TODO SU RECORRIDO.
PUERTO MADERO	BUENOS AIRES, ARGENTINA	1989 - 2008	VINCULACIÓN Y ACCESIBILIDAD. CONSOLIDACIÓN DE LAS VÍAS DE ACCESO. RECUPERACIÓN HISTÓRICO-AMBIENTAL. BASADA EN EL CRITERIO DE INCORPORAR EL PUERTO A LA CIUDAD ADEMÁS, CREACIÓN DE PARQUES. EXPANSIÓN Y CONSOLIDACIÓN. INCORPORACIÓN DE MÚLTIPLES USOS.
BARRIO DE BERCY	PARIS, FRANCIA	1988 - 2006	DIVERSIFICAR USOS DE SUELO (RECREACION, ESPACIO PUBLICO Y VIVIENDA) PARA RECUPERAR EL BARRIO DE BERCY

A partir de estos proyectos resaltan similitudes y diferencias. Entre las similitudes encontradas es que se utilizó la misma herramienta urbanística: la **REGENERACION URBANA**; la propuesta además es integral, es decir no es una única solución sino mas bien un conjunto de ellas para atacar el problema, y el tiempo establecido para su culminación es a largo plazo. También existe el elemento histórico que marca a cada lugar. La diferencia más importante a destacar es que el enfoque dado a la propuesta es distinto en cada caso, es decir se contextualiza y se explota el potencial que cada proyecto tiene.





### Investigaciones:

Se realizó una investigación bibliográfica referente al tema y al problema a tratar a nivel nacional, regional y local. Lo que se encontró pertinente fueron tesis de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura de varias universidades nacionales, así como referentes regionales en el país que tratan el tema.

Específicamente investigaciones sobre regeneración urbana en Orotina, no se han realizado, pero sí se encontraron propuestas en la Gran Área Metropolitana, unos enfocados al problema de vivienda y otros al rescate de patrimonio y áreas recreativas.

Un referente a nivel regional en Costa Rica es la **Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (PRUGAM)** que tiene como objetivo general:

contribuir para hacer de la GAM un área de alta calidad de vida y desarrollo humano, segura y agradable y con diversidad de opciones de competitividad económica sostenible, donde se puedan armonizar las actividades humanas con un uso del territorio y una gestión ambiental apropiada, procesos urbanísticos y de equipamientos adecuados y accesibilidad a servicios sociales de calidad para las generaciones actuales y futuras. (PRUGAM, 2009: 54)

La conexión de PRUGAM con esta investigación es que busca la planificación del Gran Área Metropolitana bajo herramientas urbanísticas que permitan una mejor calidad de vida a los usuarios, así como uso racional del suelo ante centros urbanos en crecimiento.

En la investigación de Brenes y Vargas (2009), estudiantes de Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica en su trabajo final de graduación **Parque metropolitano del noreste: propuesta de diseño urbano arquitectónico, ecomuseo y centro cultural del café**; proponen un Centro Cultural del café utilizan el patrimonio que se encuentra en la zona de estudio como un valor agregado al proyecto el cual se compone de varios elementos en un parque. Como pautas de diseño, utilizan el espacio público, la Ley de Accesibilidad (Ley 7600), el paisajismo y técnicas sostenibles.

El acercamiento con el problema de esta investigación es el uso de una obra arquitectónica patrimonial como parte de la propuesta y como elemento para potenciar el uso del espacio diseñado, pero centrado en un parque lineal en la Gran Área Metropolitana.



## 1. PLANTEAMIENTO

Campos (1995) , propone un **Nodo cultural, recreativo y comercial para el cantón de Turrubares** como proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura de la Universidad de Costa Rica, donde el objetivo es dotar al cantón de Turrubares de " un conjunto de espacios arquitectónicos que alberguen la cultura, el comercio y la recreación "(Campos, 1995: 6) Como programa arquitectónico, plantea un polideportivo con: gimnasio multiuso, canchas al aire libre, redondel (plaza de toros), gradería para fútbol, y plaza de juegos infantiles. Busca espacios arquitectónicos básicos de recreación para la comunidad en estudio, sin considerar aspectos urbanos.

La conexión con el trabajo de Campos es la semejanza en condiciones climáticas con Orotina y su cercanía geográfica, sin embargo dicha investigación difiere en los resultados a lograr.

Arroyo (2008), en la investigación **Turrucare centro urbano de desarrollo alternativo**, como proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica " expone una propuesta de diseño arquitectónico que establece las pautas para el crecimiento urbano del distrito " (Arroyo, 2008 : vi. ). Así como la investigación propuesta en este trabajo, la investigación de Arroyo (2008) es afectado por la nueva autopista San José - Caldera y menciona que " como consecuencia positiva, la nueva vía propiciará la creación de nuevos polos de desarrollo (Turrucare, la Guácima y Orotina) (Arroyo, 2008 : 70).

Esta investigación se relaciona, en el presente trabajo al considerar como eje importante la carretera San José - Caldera y cómo ésta puede llegar a afectar las comunidades que atraviesa. Sin embargo, ésta investigación toma la construcción de dicha carretera como una posibilidad, pero actualmente ya es una realidad.

En el proyecto de graduación para el título de Licenciatura en Arquitectura de la Universidad de Costa Rica, **Centro de actividades culturales para la ciudad de Cartago** de Brenes (2004), genera una propuesta arquitectónica a partir de conceptos como teatro o espacio teatral, galería - museo plazas (tomándolo como espacios abiertos) y plaza ferial. Asimismo, hace un inventario de los artistas y grupos artísticos interesados (usuarios) presentes en el área de estudio.

La relación encontrada con esta investigación yace en la necesidad de dar espacios tanto de esparcimiento como de muestra de los talentos artísticos presentes para la realización de los usuarios.



## 1. PLANTEAMIENTO

Acuña (2006), en la investigación **Centro para el desarrollo de las artes visuales contemporáneas**, como proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura de la Universidad de Costa Rica, propone poner en valor una estructura declarada patrimonio arquitectónico, de tal manera que se pueda reusar y rescatar. Esto basándose en las Normas de Quito de 1968 donde se establece que poner en valor un bien histórico o artístico en America Latina es habilitarlo de condiciones objetivas y ambientales.

El vínculo con el trabajo propuesto es el rescate de un bien patrimonial para disfrute de actividades culturales y su revalorización.

Además se encontró una investigación, **Campo Ferial de Orotina** la cual es un proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura de la Universidad de Costa Rica, que hace una propuesta arquitectónica para el campo ferial de Orotina y que es importante rescatar, por las conclusiones y recomendaciones que hace, específicamente para espacios históricos, culturales y de disfrute urbano.

La Municipalidad de Orotina debe formar medidas para la implementación de no solo un plan Regulador para todo el cantón en miras al desarrollo y problemas futuros generados. Sino que también la elaboración de un proyecto Urbano que contemple entre otras: la conservación, restauración y revitalización del patrimonio tanto físico como cultural del orotinense. (Mejía, 1995 : 161)

Asimismo, esta investigación, expone el contexto regional de Orotina; un estudio sobre campos feriales mostrando los espacios simbólicos de este cantón, empezando por el concepto de espacio simbólico, identificando entre otros: la estación del ferrocarril, el mercado municipal, el parque y la escuela (los cuales también se contemplan como puntos importantes en esta investigación).

La correlación de ésta investigación es la zona geográfica donde se plantea, y que recomienda retomar, lo que el autor define como espacios simbólicos, los cuales se contemplan también en el trabajo propuesto.

Por otro lado, Nájera (2008) en su trabajo de proyecto de graduación para optar por el título de Licenciatura de la Universidad Veritas, llamado **Complejo Turístico El Tour del Mango en Orotina**, propone conectar la ciudad, con la autopista, por medio de un polo de desarrollo turístico, que genere una actividad constante a través de la fruta del mango que caracteriza a este cantón.

La relación de este trabajo con el propuesto en este documento, yace en que ambos destacan la importancia del rescate de la ciudad de Orotina mas no plantea una regeneración sino un proyecto únicamente agro turístico, en el que se utiliza el cultivo del mango como medio turístico.



## SÍNTESIS DE INVESTIGACIONES

INVESTIGACION	AÑO	ENFOQUE	RELACION CON EL PROYECTO
Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (PRUGAM)	2009	Hacer de la GAM un área de alta calidad de vida y desarrollo humano, segura y agradable y con diversidad de opciones de competitividad económica sostenible.	Busca planificación del bajo herramientas urbanísticas que permitan una mejor calidad de vida a los usuarios
Parque metropolitano del noreste: propuesta de diseño urbano arquitectónico, ecomuseo y centro cultural del café	2009	Proponen un Centro Cultural del café utilizan el patrimonio que se encuentra en la zona de estudio como un valor agregado al proyecto	Uso de una obra arquitectónica patrimonial como parte de la propuesta y como elemento para potenciar el uso del espacio diseñado
Nodo cultural, recreativo y comercial para el cantón de Turrubares	1995	Dotar al cantón de Turrubares de un conjunto de espacios arquitectónicos que alberguen la cultura, el comercio y la recreación	Semejanza en condiciones climáticas con Orotina y su cercanía geográfica
Turrucare centro urbano de desarrollo alternativo	2008	Propuesta de diseño arquitectónico que establece las pautas para el crecimiento urbano del distrito	Considera como eje importante la carretera San José - Caldera y cómo ésta puede llegar a afectar las comunidades que atraviesa.
Centro de actividades culturales para la ciudad de Cartago	2004	Propuesta arquitectónica a partir de conceptos como teatro o espacio teatral, galería - museo plazas (tomándolo como espacios abiertos) y plaza ferial	Necesidad de dar espacios tanto de esparcimiento como de muestra de los talentos artísticos presentes
Centro para el desarrollo de las artes visuales contemporáneas	2006	Propone poner en valor una estructura declarada patrimonio arquitectónico, de tal manera que se pueda reusar y rescatar	Rescate de un bien patrimonial para disfrute de actividades culturales y su revalorización.
Campo Ferial de Orotina	1995	Propuesta arquitectónica para el campo ferial de Orotina	La zona geográfica donde se plantea, y que recomienda retomar, lo que el autor define como espacios simbólicos
Complejo Turístico El Tour del Mango en Orotina	2008	Propone conectar la ciudad, con la autopista, por medio de un polo de desarrollo turístico, que genere una actividad constante a través de la fruta del mango	Importancia del rescate de la ciudad de Orotina

De la investigación bibliográfica realizada, se encontraron trabajos de regeneración urbana, pero enfocadas más que todo a vivienda. Asimismo trabajos para centros recreativos o artísticos y con bienes patrimoniales dentro de las áreas de estudio, pero no se encontró ninguno que tratara un plan especial de regeneración urbana para Orotina, y específicamente el centro urbano. Es por esto que, realizar un trabajo como el planteado en esta investigación, sería una propuesta original y novedosa ya que por lo encontrado en el Estado de la Cuestión, no existe un proyecto igual.



### 1.8. ENFOQUE TEÓRICO

Como enfoque teórico se plantea un **marco teórico contextual** como pilar para llevar a cabo esta investigación y un **marco teórico conceptual** que refuerza los elementos anteriores a nivel urbano y arquitectónico. Este marco teórico contextual se basa en tres puntos claves: el primero de ellos es la regeneración urbana como un proceso integral que mejora áreas urbanas existentes, el segundo es el rescate histórico cultural de hitos encontrados en la zona con gran potencial de uso y por último retomar la vivencia sociocultural que generaba el tren para cambiar la dinámica urbana actual. El **marco teórico conceptual**, en cambio, se compone de conceptos como el espacio público, la peatonalización y el arte y la arquitectura para ser implementados en la propuesta.

#### MARCO TEÓRICO CONTEXTUAL

#### REGENERACIÓN URBANA

La regeneración urbana al utilizarla como una herramienta urbanística y ser un proceso integral permite que se aborden diversas variables que conforman el conjunto.

Para este trabajo, se plantea la regeneración urbana a través de un plan especial. PRUGAM define un plan especial como “un conjunto de posibilidades de intervención urbanística que se adecuan a la solución de diversas problemáticas propias de la complejidad de la ciudad en su entorno ya urbanizado” (PRUGAM, 2009)

Para este proyecto es importante sacar los potenciales que presenta la ciudad para hacer accesible a los visitantes.

Aplicar esta herramienta conlleva tomar en cuenta:

1. Plan integral (urbano-arquitectónico-población)
2. Proyecto a largo plazo planteando etapas del proceso
3. Mejora de los espacios existentes
4. Diseño derechos de vías



PLAN ESPECIAL DE REGENERACION URBANA EN EL CENTRO



**RESCATE ESPACIOS ABANDONADOS Y SUBUTILIZADOS**

Dentro de la ciudad, debido al paso del tiempo y el dinamismo propio de las ciudades, se crean espacios urbanos infrautilizados a pesar de contar con todos los servicios e infraestructura urbana. Son espacios que pierden o cambian de uso pero con resultados negativos para el entorno urbano. Rojas, en su libro Volver al centro: la recuperación de áreas urbanas centrales (2004), expone como otra causa a este fenómeno, “los cambios en la tecnología de transporte y comercialización de productos han conducido al abandono de antiguas infraestructuras de ferrocarriles y terminales de transporte, normalmente localizadas en áreas centrales.” (Rojas, 2004 : xviii). También es importante rescatar con respecto a las áreas centrales que,

La centralidad urbana se ha convertido en el lugar privilegiado de la tensión que se vive en la ciudad respecto de las relaciones Estado-sociedad y público-privado. Lo es, porque se trata del lugar que más cambia en la ciudad -es decir el más proclive para adoptar mutaciones- y por que es, a nivel urbano, el espacio público por excelencia. (Carrion, 2004 : 22)

Esto también se puede relacionar con espacios abandonados, entendiéndolos como “espacios públicos urbanos indeseables con efectos negativos en los usuarios” (Martínez, 2010) ya que genera en el usuario el sentimiento de rechazo del lugar por la inseguridad o por la falta de un atractivo que invite a vivenciarlo. Otras causas de los espacios infrautilizados o abandonados son el automóvil, los edificios de gran altura y la influencia del movimiento moderno (Martínez, 2010)

Como solución a este problema urbano, se realizan intervenciones de dichos espacios ya que la ventaja que presentan estos espacios es que permiten construir los espacios cerca de los centros tradicionales o por lo menos cerca de estos y las ventajas son múltiples ya que suponen uso de terrenos, infraestructura y edificios que están es estado ocioso o subutilizado así como re-centralizar actividades que de otra manera, estarían en la periferia.(Rojas, 2004).



## 1. PLANTEAMIENTO

Rojas (2004) plantea como componentes de un proyecto recuperación urbana las siguientes acciones:

ELEMENTO	OBSERVACIONES
MEJORAMIENTO SERVICIOS DE UTILIDAD PÚBLICA	Muchas veces requieren inversiones en la infraestructura básica en las áreas de recuperación que permiten mejorar o ampliar: dotación agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, teléfono entre otros.
MEJORAMIENTO SERVICIOS MUNICIPALES	Se refiere a mejora en servicios de limpieza y recolección de basura, drenaje, iluminación y seguridad pública, aspectos recurrentemente mencionados como impedimentos para el desarrollo y que figuran en forma destacada en el programa de recuperación de áreas centrales en la mayoría de las ciudades de América Latina
MEJOR ACCESIBILIDAD	Entendida como mejora, no únicamente de la rapidez de acceso, sino y ante todo, como la modificación de la función distribuidora de flujos desde y hacia las áreas de recuperación. Esto conduce a realizar inversiones tanto en nuevas vías y estacionamientos para el transporte vehicular privado como en sistemas de transporte público.
MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO	Incluye una gran variedad de intervenciones. La más crucial es la asignación eficiente de usos del espacio de las calles entre usos peatonales, de circulación y estacionamiento de vehículos, así como de instalación de actividades comerciales callejeras. Incluye asimismo mejoras en el mobiliario urbano, pavimentos, señalización, y la apertura de nuevos espacios públicos de recreación, de esparcimiento en áreas donde a veces impera una gran densidad de edificación.
AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL EQUIPAMIENTO URBANO	Equipamiento tanto público como privado, que aumenta el atractivo de las áreas de recuperación y las diferencia de otras áreas que compiten por las inversiones privadas. Es común que se hagan inversiones en la expansión o instalación nueva de servicios como museos, bibliotecas y centros culturales.

**TABLA 4.** COMPONENTES DE UN PROYECTO DE RECUPERACIÓN URBANA.  
ELABORACIÓN: PROPIA. FUENTE : EDUARDO ROJAS (2004)

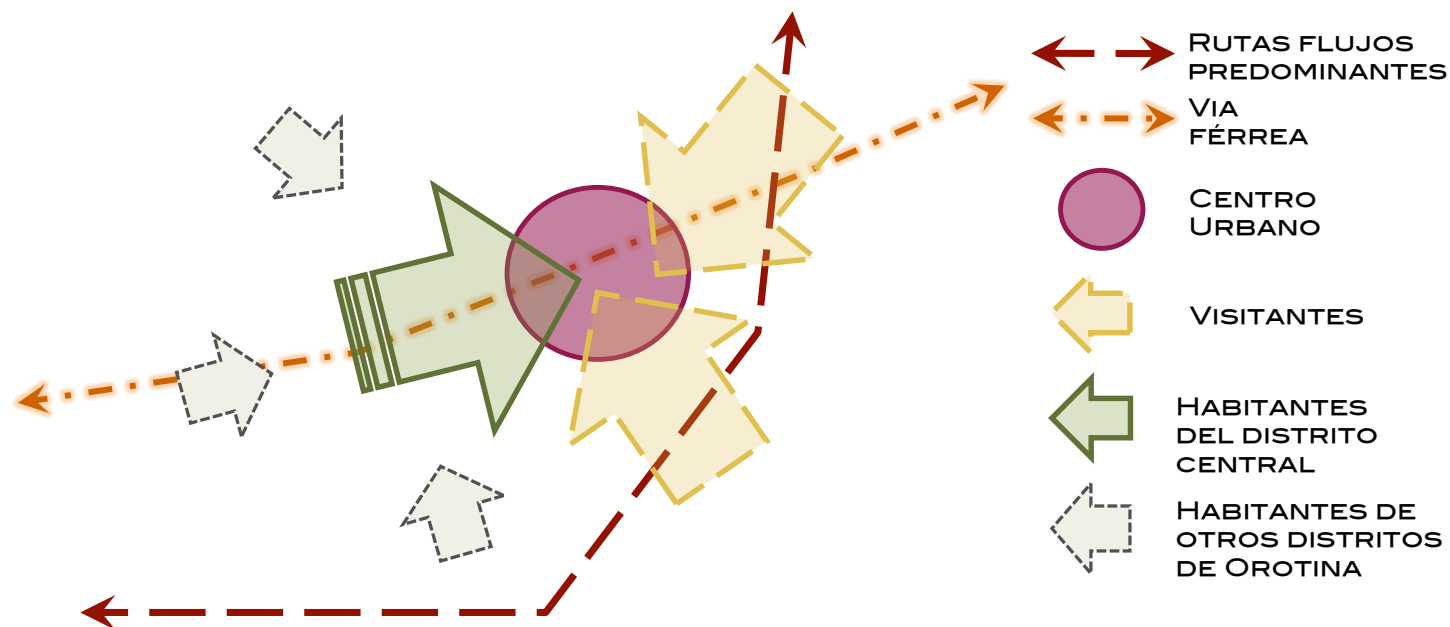
Las intervenciones que se pueden dar en estos espacios van desde un cambio en el uso del suelo hasta intervenciones específicas, por ejemplo, “*apertura de vanos y puertas (crear fachadas); obras de arte, escultura, mural, o vegetación o mobiliario urbano*” (Martínez, 2010).

Otro tipo de intervención es el caso de Milán en los años 90, debido a su evolución económica y social y el colapso del transporte público llevó a “*intervenir en estas áreas ofrecía la posibilidad de reequilibrar Milán[...]*Con este fin se prescribieron nueve proyectos de zona orientados a redefinir sendas áreas industriales obsoletas. Estos proyectos compartían una táctica común: *aglutinar las intervenciones en torno a un parque.*” (García, 2008 : 21)



## DINÁMICA CENTRO URBANO

Este elemento del enfoque se centra en recuperar la vivencia sociocultural que generaba el tren pero tomando las condiciones actuales que vive el centro urbano de Orotina. Es revertir el siguiente fenómeno que se observan en la ilustración 22.


VIVENCIA GENERADA  
POR NUEVOS FLUJOS

NUEVA  
FORMA DE VIDA

ILUSTRACIÓN 22. ENFOQUE NUEVA FORMA DE VIDA. FUENTE: PROPIA.



## MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

## ESPACIO PÚBLICO

Desde la antigüedad, el espacio público ha sido centro de las actividades urbanas que vitalizan la ciudad, *“el ágora rodeada de los principales edificios públicos, es el lugar de vida pública o política, que en la Grecia clásica era la actividad fundamental de la vida de los hombres libres”* (Sánchez, 2008 : 187). Sin embargo, en la actualidad, muchos centros urbanos le dan predominancia al automóvil y como dice Ander-Egg (1982) la calle que neurotiza ya no es lugar de encuentro.

Según Carrion (2004), si bien el concepto es difuso ya que puede incluir calle, plaza, café o parque, es rico debido a que puede cumplir distintas funciones en la ciudad, es un ámbito que contiene la conflictividad social, asimismo es cambiante y está relacionado con la ciudad. El concepto de espacio público es importante para este trabajo ya que a través de éste, se pretende generar espacios de ocio y conectividad entre los distintos nodos que se encuentran en el centro del cantón,

el espacio público debe recobrar el espacio que le corresponde dentro de la estructura de la ciudad[...] Es un espacio de dominio público, uso social y colectivo, multifuncional, estructurador de la actividad privada[...] Es el espacio que le otorga calidad a la ciudad y el que define su cualidad, de allí que sea un eje estratégico en la nueva ciudad o nuevo urbanismo. (Carrion, 2004: 73)

El espacio público se ha convertido en un desafío urbanístico, político y cultural, referido a toda la ciudad (Martínez, 2010) pero se vuelve necesario solucionarlo a través de intervenciones en la ciudad que garanticen su uso y existencia. *“Debe ser un elemento ordenador del urbanismo y del territorio, un elemento de expresión colectiva y un elemento de identidad cultural”* (Martínez, 2010 ).



Como se puede ver en la ilustración 23, el espacio público también se puede regenerar (por ejemplo al recuperar centros históricos, degradados), reconvertir (reversión a la ciudad para nuevos usos) y producir el espacio público por medio de diversas actuaciones en los espacios urbano.



**ILUSTRACIÓN 23.** ESPACIO PÚBLICO. FUENTE: CLASE ORDENAMIENTO TERRITORIAL II, T. MARTÍNEZ





## PEATONALIZACIÓN

Debido a que se da una predominancia del automóvil en el área de trabajo de esta investigación, se considera la peatonización como manera de devolverle la ciudad al peatón ya que,

los espacios peatonizados procuran vitalidad y embellecimiento de las áreas urbanas a través de la disminución de la dependencia del automóvil, tratan de aumentar las visitas al casco[...] y buscan rehacer la ciudad a la escala humana, creando más actividades económicas.” (Brenes,1995: 21)

Como parte de su propuesta Brenes (1995), presenta elementos para el diseño peatonal que se deben implementar para obtener zonas peatonales óptimas:

ELEMENTOS	OBSERVACIONES
VARIEDAD DE USOS Y USUARIOS	Una calle llena con vida y éxito requiere de una mezcla balanceada de funciones y sus actores. La diversidad puede obtenerse al promover actividades humanas tales como caminar, conversar, comer y jugar
ACCESIBILIDAD	Lynch (1981), dice que el espacio es abierto cuando este es accesible a cualquier usuario. El grado de presencia de público es crucial para clasificar el espacio.
REDUCIR DISTANCIAS	La reducción de distancias es una clave para mejorar el acceso peatonal en comunidades suburbanas y distritos peatonales. Según Gehl (1987), la distancia más aceptable para que la gente camine es aproximadamente de 400 a 500 metros.
SENTIDO DEL CONTROL DE LA CALLE Y PARTICIPACION	Los usuarios del espacio público, ya sean comerciantes, residentes u otros, deben participar, hasta donde sea posible, en el diseño y la administración de las calles. Las calles son aceptadas como un espacio para la gente, cuando esta tiene un control sobre ellas.
PROTECCION Y SEGURIDAD	Una de las razones por las que las personas no se sienten cómodas o seguras cuando caminan es la falta de protección como un factor primario que disminuye nuestro ánimo. Cualquier actividad en el espacio público debe garantizar la mayor cantidad de ventajas y el mínimo de problemas.
CONFORT	Debe tomar en cuenta el confort que brinda el ambiente, con un diseño apropiado del clima, suministrando sombras en los lugares calientes. Contar con sitios adecuados y cómodos para sentarse.
LA RELACION PUBLICO CON LA PLANTA BAJA DE LOS EDIFICIOS	La relación entre planta baja de los predios con los calles adyacentes debe llamar la atención de los diseñadores. La vida en las calles públicas debe estar ligada a la vida en el interior de los edificios, sean estos públicos o privados.



## 1. PLANTEAMIENTO

CONGESTIONAMIENTO Y CONTAMINACION	Una calle llena con vida y éxito requiere de una mezcla balanceada de funciones y sus actores. La diversidad puede obtenerse al promover actividades humanas tales como caminar, conversar, comer y jugar
RECUPERACION DE LA IMAGEN DEL CASCO URBANO	Lynch (1981), dice que el espacio es abierto cuando este es accesible a cualquier usuario. El grado de presencia de público es crucial para clasificar el espacio.
MOBILIARIO URBANO	La reducción de distancias es una clave para mejorar el acceso peatonal en comunidades suburbanas y distritos peatonales. Según Gehl (1987), la distancia más aceptable para que la gente camine es aproximadamente de 400 a 500 metros.
MATERIALES DEL PAVIMENTO	Los usuarios del espacio público, ya sean comerciantes, residentes u otros, deben participar, hasta donde sea posible, en el diseño y la administración de las calles. Las calles son aceptadas como un espacio para la gente, cuando esta tiene un control sobre ellas.
PAISAJISMO	Una de las razones por las que las personas no se sienten cómodas o seguras cuando caminan es la falta de protección como un factor primario que disminuye nuestro ánimo. Cualquier actividad en el espacio público debe garantizar la mayor cantidad de ventajas y el mínimo de problemas.
ILUMINACION PUBLICA	Debe tomar en cuenta el confort que brinda el ambiente, con un diseño apropiado del clima, suministrando sombras en los lugares calientes. Contar con sitios adecuados y cómodos para sentarse.
CONSERVACION Y REALCE DE AREAS HISTORICAS	La relación entre planta baja de los predios con los calles adyacentes debe llamar la atención de los diseñadores. La vida en las calles públicas debe estar ligada a la vida en el interior de los edificios, sean estos públicos o privados.

TABLA 5. PEATONALIZACIÓN. ELABORACIÓN: PROPIA. FUENTE : BRENES MATA (1995)



## CIUDAD Y CULTURA

Naranjo (1978) define “por cultura todo aquello que se sedimenta en el patrimonio de un pueblo para convertirse en medio de comunicación social, de tradición comunitaria, de identificación nacional, de crecimiento general y de expresión artística” (Naranjo, 1978 : 5) y la ciudad no está exenta de ella por lo que es importante para la investigación, relacionar cultura y ciudad; entre arquitectura y cultura ya que “en la arquitectura y en la cultura sólo hay un creador y un beneficiario: el hombre” (Velasco, 2002:35).

Por otro lado, Velasco (2008) también expone que civilización es la cultura hecha ciudad y que proviene de civilidad; lo cual tiene que ver con el ciudadano: quien vive en la ciudad, García (2008), soporta esto al decir que la ciudad tradicional ante todo era cultura y que la visión culturalista adquirió compromisos con el pasado, donde se resaltaba ciertas cualidades que se comprendían como esenciales: la comunidad, la artesanía, la agricultura, entre otros.

## ARTE Y ARQUITECTURA

Los espacios destinados al arte y la expresión artística han ido cambiando de estar inmersos en un edificio (museo) a incorporar la ciudad y los espacios públicos como parte del escenario para mostrarlos y el impacto que esto tiene sobre la ciudad. “Los modos convencionales de representar la obra de arte, tales como el uso de grandes pedestales, han ido cambiando gradualmente abandonados en aras de una relación más próxima entre la obra y el espectador. ” ( Schulz, 2000 : 8)

Esto, se refleja indudablemente en la arquitectura ya que los edificios ya sean museos, casas de cultura, centro culturales u otros, deben adaptarse a esta nueva relación o evolución que existe entre arte y arquitectura. Ya estos centros no sólo exponen arte, sino que además incorporan otros servicios complementarios como librerías, cafeterías o restaurantes, talleres y cursos tienen como objetivo extender el papel del arte más allá de un museo. (Schulz, 2000)



### 1.9. MARCO METODOLÓGICO

Para poder llevar a cabo los objetivos planteados, se propone para el marco metodológico tres fases definidas y desglosadas de la siguiente manera:

#### DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

- Antecedentes históricos
- Análisis urbano de la zona de estudio
- Diagnóstico

#### PROPUESTA PLAN ESPECIAL DE REGENERACIÓN URBANA

- Análisis Plan Regulador de Orotina
- Proyectos Municipales
- Diseño propuesta urbana

#### PROPUESTAS ARQUITECTÓNICAS CLAVES PARA EL PLAN ESPECIAL

- Análisis componentes
- Diseño propuesta arquitectónica



PLAN ESPECIAL DE REGENERACION URBANA EN EL CENTRO

## DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

### ANTECEDENTES HISTORICOS

- Se realizó una investigación bibliográfica de la historia de Orotina con el fin de conocer los antecedentes históricos de la zona des estudio.
- Se solicitó una cita para una entrevista con INCOFER con el fin de recopilar información histórica y los planes futuros de dicha institución con respecto al ferrocarril al Pacífico.
- Se recopilo información bibliográfica de datos generales del cantón.
- Se visitó la oficina con el propósito de recolectar información sobre las estación del ferrocarril que es patrimonio.
- Se hizo una visita al sitio y levantamiento fotográfico inicial con el fin de identificar los edificio representativos en la zona de estudio.



### ANALISIS URBANO

- Se efectuó un levantamiento de usos de suelo existentes en la zona para conocer la tendencia del uso de suelo en la zona de estudio.
- Se estudiaron y documentaron por medio de fotografías los flujos peatonales, vehiculares así como de transporte publico para comprender cuales era los flujos predominantes en la zona.
- Se determinaron cuatro bloques y se tomaron muestras fotográficas de para determinar el lenguaje arquitectónico de la zona de estudio.
- Se realizo un ejercicio de percepción urbana a través de entrevistas a usuarios para conocer como perciben estos la ciudad e incorporar estas variables a la propuesta.
- Se realizaron esquemas y bosquejos que ayudaron a comprender la dinámica actual que vive el centro urbano de Orotina.

### DIAGNOSTICO

- Se realizó un resumen de cada elemento estudiado y encontrado en el análisis urbano con el fin de obtener lineamientos para el proyecto.
- Se hizo un esquema de las variables que se incorporarán en el proyecto
- Se hizo un bosquejo del área de intervención para la propuesta del plan especial.

## 1. PLANTEAMIENTO



## PROPUESTA PLAN ESPECIAL DE REGENERACIÓN URBANA

### ANÁLISIS PLAN REGULADOR DE OROTINA

- A. Se realiza una entrevista con el Director de Desarrollo Urbano de la municipalidad para obtener información del plan regulador.
- B. Se estudió el plan regulador del cantón con el fin de conocer parámetros de diseño.
- B. Se realizó un resumen de los usos de suelos permitidos según el plan regulador en el centro urbano para conocer los parámetros permitidos e incorporarlos al plan especial
- C. Se recopilaron las fichas urbanísticas que plantea el plan regulador en la zona con el fin de obtener pautas de diseño.



PLAN ESPECIAL DE REGENERACION URBANA EN EL CENTRO

## 1. PLANTEAMIENTO

### PROYECTOS MUNICIPALES

- A. Se solicitó una cita en la Municipalidad para conocer los proyectos que tienen planteados en la zona y valorar si se incluyen en la propuesta
- B. Se estudiaron los proyectos encontrados en el apartado anterior y se resumen para incorporarlos en el plan especial.

### DISEÑO PROPUESTA URBANA

- A. Se establece un concepto urbano a partir de los análisis realizados anteriormente que representa la propuesta.
- B. Se plantean etapas del proceso de la propuesta urbana para definir usos, intervenciones y agentes involucrados.
- C. Se definen derechos de vía y las conexiones que componen la propuesta a partir de la teoría y las variables encontradas.
- D. Se diseñan varios tipos de derecho de vía según su importancia y uso.
- E. Se definen los materiales y vegetación que se implementarán en la propuesta
- F. Se realizan las propuestas de diseño de cuatro componentes como portales símbolos de la ciudad en puntos estratégicos que completan el plan maestro de la propuesta urbana.

PROPUESTAS  
ARQUITECTÓNICAS  
CLAVES PARA EL  
PLAN ESPECIAL

## ANÁLISIS COMPONENTES

- A. Se realiza un resumen y análisis de los componentes desarrollados en el plan maestro para definir el que cumple exitosamente el objetivo del proyecto.
- B. Se establecen un componente para desarrollarlo a nivel de anteproyecto arquitectónico.

## PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

- A. Se hace un análisis de sitio y se establecen las estructuras existente en el componente para incorporarlas en la propuesta arquitectónica.
- B. Se establece un concepto arquitectónico que representa la propuesta a partir de los objetivos del proyecto.
- C. Se realiza el programa arquitectónico según el proyecto a desarrollar para tener parámetros de diseño.
- D. Se proponen ejes viales y peatonales a lo largo de la propuesta arquitectónica que se acoplan al plan maestro de la propuesta urbana.
- E. Se realizan dibujos y bosquejos formales y funcionales que aproximen la propuesta a un nivel más terminado.
- D. Se elaboran esquemas volumétrico a partir de los esquemas anteriores para la elaboración de planos de anteproyecto.

## 1. PLANTEAMIENTO



## CAPITULO 2\_ DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO



## 2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

### 2.1.1. OROTINA: FUNDACIÓN Y FERROCARRIL AL PACÍFICO

Hablar de Orotina es también hablar del ferrocarril al Pacífico, ya que ambas historias están relacionadas, pero antes de llegar a este acontecimiento importante en la historia de este Cantón de Alajuela, se hace imprescindible retomar su fundación debido a la estrecha relación que existe entre ambos. Si bien esta región estuvo habitada por aborígenes en la época precolombina, es para el año 1561, que “...el expedicionario Juan de Cavallón fundó Garci-Muñoz, Villa de los Reyes y el puerto de Landecho. Estos últimos lugares en sitios pertenecientes a nuestro contorno, los -cuales debe haber tenido alguna importancia en la infraestructura primitiva de la región.” (Hernández, 1983: 7). La mencionada Villa de los Reyes se fundó “... en la llanura de Santo Domingo, hoy propiamente llamada Orotina.” (Fernández, 2005:9).

La independencia en 1821, “para los orotinenses es trascendental este límite histórico; pues, según don Mariano Arce, después de la Independencia es cuando empiezan a forjarse las raíces de Orotina.” (Hernández, 1983: 8). Para el año 1840, es cuando se inicia a poblar la zona la cual años después será importante para la construcción del ferrocarril al Pacífico ya que en el país, dado el auge de la exportación del café, en 1854 la idea de rutas para el Pacífico alternas al Atlántico (en ese momento solventada por el ferrocarril) nacen como necesidad de transportar café, frutos y mercaderías al puerto de Puntarenas o a Tárcoles . (Fernández, 2008). Toma tanta importancia que la carretera nacional Cartago – Puntarenas (1846) es desplazada como vía principal de comunicación hacia la costa occidental del país a comienzos del siglo XIX, cuando se construye el ferrocarril al Pacífico. (Ulloa, 1990).





Mientras se tomaban las decisiones del ferrocarril, Orotina por su lado “en 1860 había ya casas con tejas y ranchos, extendidos por el camino del Alumbre, en dirección al Río Grande,” (Hernández, 1983: 9). Tres años después en 1863,

Se le llega a reconocer como distrito de Santo Domingo bajo la jurisdicción del Cantón de San Mateo. Santo Domingo pertenecía a San Mateo, obviamente por la importancia que éste tenía como estación obligada en la ruta a Puntarenas.

Hubo en Santo Domingo, en esta segunda mitad del S.XIX, -pequeños negocios, como el del señor Julián Cordero, uno de los más ricos vecinos de entonces. También se cita, en esa época, el aserradero de Juan Guevara, el cual no rindió los frutos esperados. Tiempo después otro aserradero, el del Dr. Guistiniani que dio muy buenos servicios a la población. (Hernández, 1983: 9)

Además de los pequeños negocios que empezaban a surgir, producto del progreso y asentamiento de sus habitantes, en cuanto a la educación las primeras escuelas fueron “para varones, privada y pública, abiertas en los años 1868 y 1879 respectivamente”. (Hernández, 1983: 10) Estas como se detallará más adelante serán influencias para el cantonato de Santo Domingo.

El ferrocarril al Pacífico se vuelve una realidad en 1879 cuando “el trazado de la línea se encarga a E. Ansart, ingeniero francés, quien procede a estudiar la posible ruta Santo Domingo (Orotina) – Tivives debido a la menor distancia que ésta representa en relación con la línea de Puntarenas”(Ulloa, 1990:84) avalado por el Presidente Guardia. Es a partir de este momento que ambas historias Ferrocarril – Orotina, inician su convergencia; si bien el trazado ya estaba aprobado, es hasta 1895 con el presidente Iglesias que ordenó la construcción de una línea de ferrocarril al Pacífico (Fernández, 2008).



Fue hasta el período 1902-1906 “durante el gobierno del Lic. Esquivel...merced a la inteligente influencia del Ministro de Fomento don Manuel de Jesús Jiménez, quien puso todo su empeño para que el gobierno asumiera los trabajos y los llevase pronto hasta Orotina”(Fernández, 2008:13) y es justamente para 1902 que llega el ferrocarril (Hernández, 1983) por primera vez a Santo Domingo de San Mateo. Umaña en el artículo El mercado de Orotina: historias de un sitio fresco en un pueblo caluroso expresa, lo que la llegada del ferrocarril significó para este distrito alajuelense en 1902:

En 1902, Santo Domingo de San Mateo es partido en dos por la vía del ferrocarril. La herida en plena mitad del corazón, no le causa la muerte sino más bien le impulsa la vida. Es la última estación del tren. (Umaña, 1994:8)

“Para el año 1903, la construcción del ferrocarril queda paralizada en Santo Domingo (Orotina).” (Ulloa, 1990: 101) y se da entonces el servicio mixto al Pacífico el cual consistía entre la línea férrea y un tramo carretero. Esto, debido a las distintas discusiones y discrepancias sobre el destino final del ferrocarril en el Pacífico. Se hablaba de Tivives, Caldera, Puntarenas entre otros pero la decisión definitiva aún no se tomaba. Es entonces que Santo Domingo “...después de mantenerse estacionario por años, adquiere un desarrollo notable a partir de 1903 al ostentar rango de terminal (provisional) de la línea férrea.” (Ulloa, 1990: 178-179) y aún más después que “se declara Puntarenas punto terminal del ferrocarril al Pacífico.” (Fernández, 2008) quedando Santo Domingo como parte del recorrido oficial.

No sólo llegaba el tren a Orotina sino que además para 1905, se construye la parroquia actual del distrito en su centro cerca del parque, la escuela y la estación férrea. Por estos y otros factores, Santo Domingo de San Mateo “el 23 de agosto de 1908, a las 9 horas 45 de la mañana aconteció un cambio en el derrotero de la historia orotinense. Se redactó el Acta Inaugural de la creación del Cantón de Orotina, basada en el acuerdo No. 39 del Congreso Constitucional” (Hernández, 1983: 12). Es importante recalcar que según Ulloa 1990, es la actividad económica que justifica la creación del cantón antes que la variable demográfica ya que entre los años 1904 – 1920 la población creció solamente un 1.53%. También se habla de otros factores de peso para solicitar por parte de la comunidad este cambio como “la influencia de la iglesia católica, la creación de escuelas públicas y privadas y la llegada del ferrocarril...” (“Orotina: algo de su historia”, 1994).



**ILUSTRACIÓN 24.** ESCUDO  
CANTÓN DE OROTINA. FUENTE:  
MUNICIPALIDAD DE OROTINA



Sin embargo, Hernández en la **Reseña Histórica de Orotina**, los enlista de la siguiente manera:

- Aumento de la población (nativa e inmigrada).
- Aumento de la producción.
- Expansión de las áreas productivas y diversificación (relativa) de los productos.
- Progreso de la ganadería expansiva.
- Aumento del comercio e intercambio.
- Mejoría en la condición económica y social de la población,
- Participación de grupos locales organizados.
- Llegada del ferrocarril (1902).

Con el recorrido rutinario del tren San José – Puntarenas desde 1910, el ferrocarril llega a impactar de distintas maneras este recién nombrado Cantón de Alajuela ya que “además del transporte, el ferrocarril llenó otras necesidades como fuentes de trabajo y venta de comidas.” (“Orotina: algo de su historia”, 1994). Estos dos consecuencias serán por mucho tiempo ejes importantes de Orotina para su progreso. A nivel comercial, “una vez con el tren el lugar tomó atractivo comercial para italianos, árabes, colombianos y españoles.” (Mena, 1996). El impacto era bidireccional ya que el tren representó durante mucho tiempo el contacto con la urbe. (“Orotina: algo de su historia”, 1994). Asimismo la forma de vida generada (ver ilustración 25) como lo expone Coto & Campos:

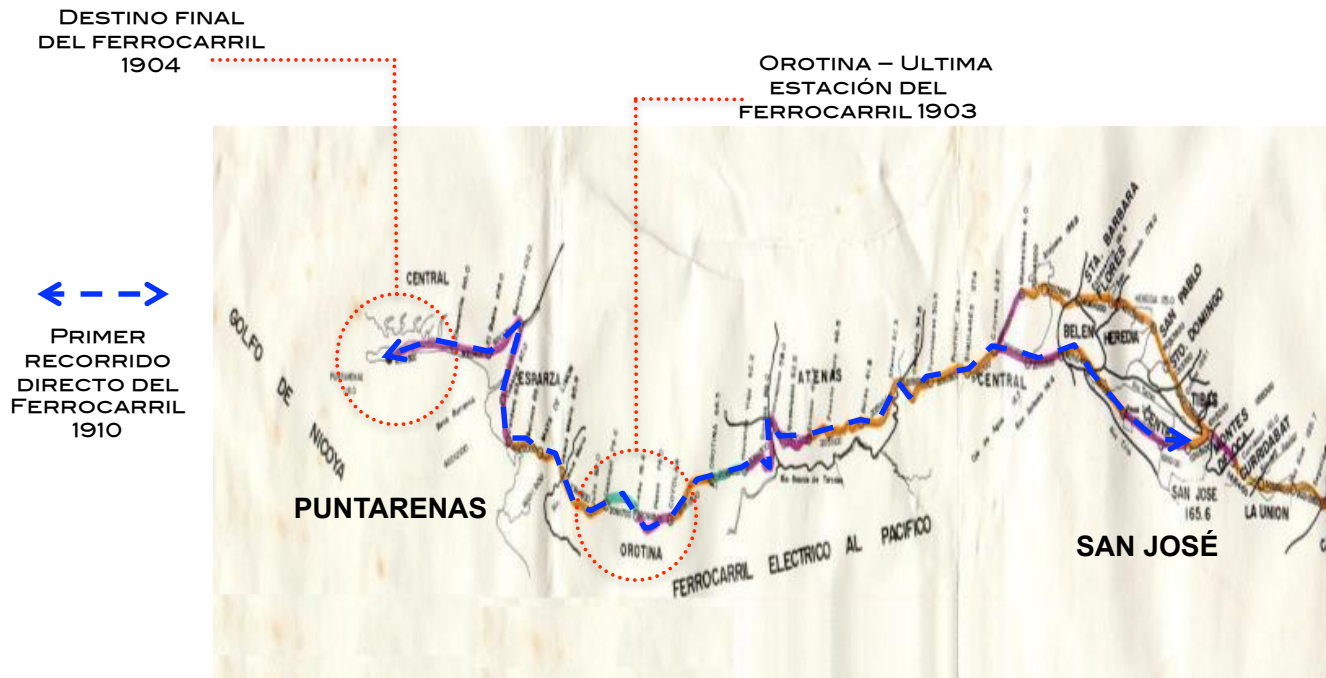


Un factor importante de unión fue el hecho que los pobladores de las localidades apostadas a lo largo de la vía férrea, veían pasar el tren todos los días , al frente o cerca de sus casas, lo cual reforzaba su sentido de identificación con la actividad ferroviaria. Surge de esta manera una dependencia de los pobladores de esas localidades hacia el ferrocarril, porque éste era el medio que les permitía sacar sus productos al mercado nacional. (Coto & Campos, 1999: 113).

**ILUSTRACIÓN 25.** ESTACIÓN DEL TREN OROTINA 1936.  
FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO



**ILUSTRACIÓN 26.** RED FERROVIARIA AL PACÍFICO DE COSTA RICA. FUENTE: [HTTP://WWW.MAPASDECOSTARICA.INFO/GUIAROJA/GENERALES/FERRO.JPG](http://www.mapasdecostarica.info/guiaroja/generales/ferro.jpg)

En la ilustración 26, se muestra el recorrido que hacía el tren desde a San José hasta Orotina para 1903 cuando era la ultima estación del ferrocarril mientras se decidía el destino final en el pacífico del tren.

Para 1904, el destino final del ferrocarril es Puntarenas y en la ilustración 27 se observa el itinerario del ferrocarril para 1906 cuando Orotina aún se llamaba Santo Domingo y ya estaba establecido como destino final Puntarenas.

que empezará a regir el 5 de febrero de 1906

**DIVISION SAN JOSE-SANTO DOMINGO**

**ILUSTRACIÓN 27.** ITINERARIO DEL TREN OROTINA 1906. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS

FERRCARRIL AL PACIFICO					
ITINERARIO GENERAL					
DIVISION SAN JOSE-SANTO DOMINGO					
Con rumbo al Oeste			Con rumbo al Este		
Tren N° 1 (Diurno)			Tren N° 2 (Diurno)		
CLASIA	SALE	ESTACIONES	CLASIA	SALE	ESTACIONES
1. 10	8. 30	San José	1. 10	8. 30	San José
2. 15	9. 00	Atenas	2. 15	9. 00	Atenas
3. 20	9. 30	Esparza	3. 20	9. 30	Esparza
4. 25	10. 00	Central	4. 25	10. 00	Central
5. 30	10. 30	Orotina	5. 30	10. 30	Orotina
6. 35	11. 00	Puntarenas	6. 35	11. 00	Puntarenas
7. 40	11. 30	Puntarenas	7. 40	11. 30	Puntarenas
8. 45	12. 00	Puntarenas	8. 45	12. 00	Puntarenas
9. 50	12. 30	Puntarenas	9. 50	12. 30	Puntarenas
10. 55	13. 00	Puntarenas	10. 55	13. 00	Puntarenas
11. 00	13. 30	Puntarenas	11. 00	13. 30	Puntarenas
12. 05	14. 00	Puntarenas	12. 05	14. 00	Puntarenas
13. 10	14. 30	Puntarenas	13. 10	14. 30	Puntarenas
14. 15	15. 00	Puntarenas	14. 15	15. 00	Puntarenas
15. 20	15. 30	Puntarenas	15. 20	15. 30	Puntarenas
16. 25	16. 00	Puntarenas	16. 25	16. 00	Puntarenas
17. 30	16. 30	Puntarenas	17. 30	16. 30	Puntarenas
18. 35	17. 00	Puntarenas	18. 35	17. 00	Puntarenas
19. 40	17. 30	Puntarenas	19. 40	17. 30	Puntarenas
20. 45	18. 00	Puntarenas	20. 45	18. 00	Puntarenas
21. 50	18. 30	Puntarenas	21. 50	18. 30	Puntarenas
22. 55	19. 00	Puntarenas	22. 55	19. 00	Puntarenas
23. 00	19. 30	Puntarenas	23. 00	19. 30	Puntarenas
24. 05	20. 00	Puntarenas	24. 05	20. 00	Puntarenas
25. 10	20. 30	Puntarenas	25. 10	20. 30	Puntarenas
26. 15	21. 00	Puntarenas	26. 15	21. 00	Puntarenas
27. 20	21. 30	Puntarenas	27. 20	21. 30	Puntarenas
28. 25	22. 00	Puntarenas	28. 25	22. 00	Puntarenas
29. 30	22. 30	Puntarenas	29. 30	22. 30	Puntarenas
30. 35	23. 00	Puntarenas	30. 35	23. 00	Puntarenas
31. 40	23. 30	Puntarenas	31. 40	23. 30	Puntarenas
32. 45	24. 00	Puntarenas	32. 45	24. 00	Puntarenas
33. 50	24. 30	Puntarenas	33. 50	24. 30	Puntarenas
34. 55	25. 00	Puntarenas	34. 55	25. 00	Puntarenas
35. 00	25. 30	Puntarenas	35. 00	25. 30	Puntarenas
36. 05	26. 00	Puntarenas	36. 05	26. 00	Puntarenas
37. 10	26. 30	Puntarenas	37. 10	26. 30	Puntarenas
38. 15	27. 00	Puntarenas	38. 15	27. 00	Puntarenas
39. 20	27. 30	Puntarenas	39. 20	27. 30	Puntarenas
40. 25	28. 00	Puntarenas	40. 25	28. 00	Puntarenas
41. 30	28. 30	Puntarenas	41. 30	28. 30	Puntarenas
42. 35	29. 00	Puntarenas	42. 35	29. 00	Puntarenas
43. 40	29. 30	Puntarenas	43. 40	29. 30	Puntarenas
44. 45	30. 00	Puntarenas	44. 45	30. 00	Puntarenas
45. 50	30. 30	Puntarenas	45. 50	30. 30	Puntarenas
46. 55	31. 00	Puntarenas	46. 55	31. 00	Puntarenas
47. 00	31. 30	Puntarenas	47. 00	31. 30	Puntarenas
48. 05	32. 00	Puntarenas	48. 05	32. 00	Puntarenas
49. 10	32. 30	Puntarenas	49. 10	32. 30	Puntarenas
50. 15	33. 00	Puntarenas	50. 15	33. 00	Puntarenas
51. 20	33. 30	Puntarenas	51. 20	33. 30	Puntarenas
52. 25	34. 00	Puntarenas	52. 25	34. 00	Puntarenas
53. 30	34. 30	Puntarenas	53. 30	34. 30	Puntarenas
54. 35	35. 00	Puntarenas	54. 35	35. 00	Puntarenas
55. 40	35. 30	Puntarenas	55. 40	35. 30	Puntarenas
56. 45	36. 00	Puntarenas	56. 45	36. 00	Puntarenas
57. 50	36. 30	Puntarenas	57. 50	36. 30	Puntarenas
58. 55	37. 00	Puntarenas	58. 55	37. 00	Puntarenas
59. 00	37. 30	Puntarenas	59. 00	37. 30	Puntarenas
60. 05	38. 00	Puntarenas	60. 05	38. 00	Puntarenas
61. 10	38. 30	Puntarenas	61. 10	38. 30	Puntarenas
62. 15	39. 00	Puntarenas	62. 15	39. 00	Puntarenas
63. 20	39. 30	Puntarenas	63. 20	39. 30	Puntarenas
64. 25	40. 00	Puntarenas	64. 25	40. 00	Puntarenas
65. 30	40. 30	Puntarenas	65. 30	40. 30	Puntarenas
66. 35	41. 00	Puntarenas	66. 35	41. 00	Puntarenas
67. 40	41. 30	Puntarenas	67. 40	41. 30	Puntarenas
68. 45	42. 00	Puntarenas	68. 45	42. 00	Puntarenas
69. 50	42. 30	Puntarenas	69. 50	42. 30	Puntarenas
70. 55	43. 00	Puntarenas	70. 55	43. 00	Puntarenas
71. 00	43. 30	Puntarenas	71. 00	43. 30	Puntarenas
72. 05	44. 00	Puntarenas	72. 05	44. 00	Puntarenas
73. 10	44. 30	Puntarenas	73. 10	44. 30	Puntarenas
74. 15	45. 00	Puntarenas	74. 15	45. 00	Puntarenas
75. 20	45. 30	Puntarenas	75. 20	45. 30	Puntarenas
76. 25	46. 00	Puntarenas	76. 25	46. 00	Puntarenas
77. 30	46. 30	Puntarenas	77. 30	46. 30	Puntarenas
78. 35	47. 00	Puntarenas	78. 35	47. 00	Puntarenas
79. 40	47. 30	Puntarenas	79. 40	47. 30	Puntarenas
80. 45	48. 00	Puntarenas	80. 45	48. 00	Puntarenas
81. 50	48. 30	Puntarenas	81. 50	48. 30	Puntarenas
82. 55	49. 00	Puntarenas	82. 55	49. 00	Puntarenas
83. 00	49. 30	Puntarenas	83. 00	49. 30	Puntarenas
84. 05	50. 00	Puntarenas	84. 05	50. 00	Puntarenas
85. 10	50. 30	Puntarenas	85. 10	50. 30	Puntarenas
86. 15	51. 00	Puntarenas	86. 15	51. 00	Puntarenas
87. 20	51. 30	Puntarenas	87. 20	51. 30	Puntarenas
88. 25	52. 00	Puntarenas	88. 25	52. 00	Puntarenas
89. 30	52. 30	Puntarenas	89. 30	52. 30	Puntarenas
90. 35	53. 00	Puntarenas	90. 35	53. 00	Puntarenas
91. 40	53. 30	Puntarenas	91. 40	53. 30	Puntarenas
92. 45	54. 00	Puntarenas	92. 45	54. 00	Puntarenas
93. 50	54. 30	Puntarenas	93. 50	54. 30	Puntarenas
94. 55	55. 00	Puntarenas	94. 55	55. 00	Puntarenas
95. 00	55. 30	Puntarenas	95. 00	55. 30	Puntarenas
96. 05	56. 00	Puntarenas	96. 05	56. 00	Puntarenas
97. 10	56. 30	Puntarenas	97. 10	56. 30	Puntarenas
98. 15	57. 00	Puntarenas	98. 15	57. 00	Puntarenas
99. 20	57. 30	Puntarenas	99. 20	57. 30	Puntarenas
100. 25	58. 00	Puntarenas	100. 25	58. 00	Puntarenas



Dada la importancia y desarrollo de Orotina a principios del siglo XX, para 1918 este catón pasa de villa a ciudad. Pasarán muchos años por este cantón reconocido por sus frutas y comidas (ver ilustraciones 28,29,30), y es para 1984 que es declarada Ciudad de las Frutas por el Ministerio de Agricultura (MAG). Una década después de éste acontecimiento en 1995, el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico cierra operaciones.

Año 2011, el ferrocarril al pacífico sigue sin recorrer las vías que fueron hechas para él, mas se debe tomar en cuenta que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) pretende como objetivo a largo plazo la reactivación global de dicho medio de transporte. Actualmente, esta entidad autónoma hace, no planifica y se encuentra focalizada en resolver los problemas urbanos del Gran Area Metropolitana de nuestro país. Otro aspecto a considerar es que el transporte de carga genera mayor ganancia que los pasajeros lo cual es algo que deben tomar en cuenta para una futura reactivación y que la medida que se aplican actualmente para conservación de aquellas estaciones sin uso alguno, es el convenio de uso, donde INCOFER presta dichos espacios para que otras entidades (ya sea municipalidad, asociaciones, entre otras) le den mantenimiento y las utilicen para distintas actividades culturales, pero deben ser devueltas a INCOFER cuando estos la requieran como estación nuevamente. Varios ejemplos que ya se han aplicado son las estaciones de Belén y Cartago(1).

La Feria de las Frutas 2011 e INCOFER, trataron de rescatar por un día el tren por Orotina (ver ilustración #), ya que el día domingo 21 de mayo 2011, en varios horarios disponibles, el tren recorrió El Coyolar, La Ceiba y Cascajal, ("Feria de las Frutas", 2011) de manera que quienes tomaran el recorrido vivieran esta experiencia que tiene ya casi 20 años de no existir.

Para la fecha de realización de esta investigación, INCOFER está en espera de aprobación de un plan estratégico que no podían divulgar hasta tener dicha aprobación, por lo que no se sabe las acciones futuras de conservación o reactivación del tren al Pacífico. Lo que si es importante rescatar es que, como se observa en el mapa 2, el tracto hacia Orotina esta en condiciones de usarlo en cualquier momento.



(1) La información antes mencionada es el enfoque transmitido durante la entrevista no estructurada realizada a la Sra. Cecilia Fernández, secretaria Ejecutiva de INCOFER el día 20 de mayo 2011.

## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO



**ILUSTRACIÓN 28.** NIÑOS VENDIENDO COMIDA OROTINA 1936. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS

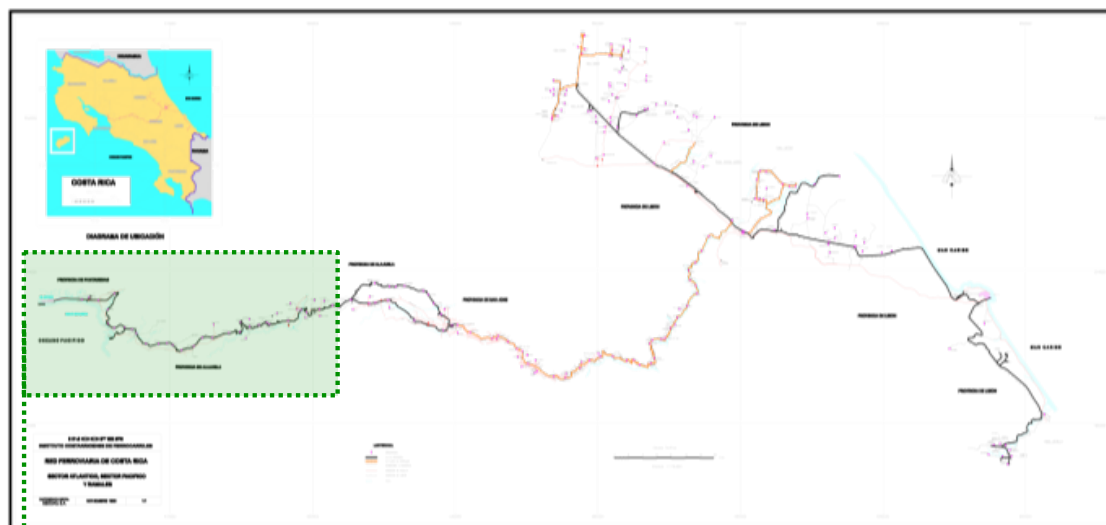


**ILUSTRACIÓN 29.** ESTACIÓN FERROCARRIL OROTINA 1970. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS






**ILUSTRACIÓN 30.** TREN DE CARGA OROTINA 1982. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS

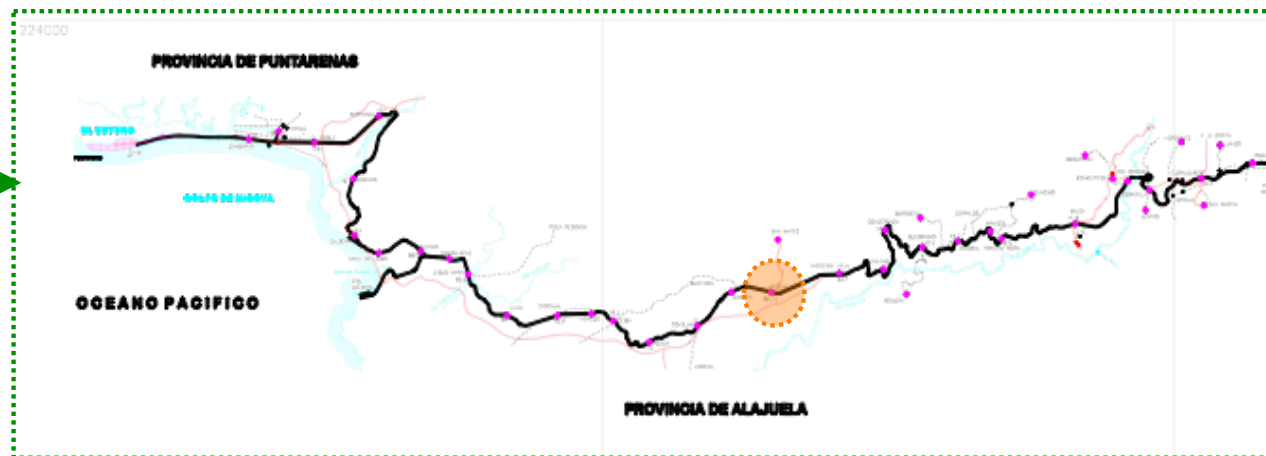
## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO



### SIMBOLOGÍA

-  Orotina
-  Vía en operación
-  Poblaciones

**ILUSTRACIÓN 31.** RED FERROVIARIA DE COSTA RICA: SECTOR ATLÁNTICO, SECTOR PACÍFICO Y RAMALES. FUENTE: INCOFER



**2.1.2. OROTINA: DATOS GENERALES****UBICACIÓN:**

Este cantón pertenece a la provincia de Alajuela y se ubica en la región del Pacífico Norte, ver (Ilustración 32 y 33).

Se encuentra a una altitud de 224 metros sobre el nivel del mar.

**CANTÓN:**

Nombrado cantón desde 1908, convirtiéndose en el noveno de Alajuela con cinco distritos

**LÍMITES:**

Los límites de acuerdo con el decreto de creación, quedaron de la siguiente manera:

**Al norte:** Río Machuca, Colinas de Pital, El cerro del Zopilote y la quebrada Boca del Infierno.

**Al sur:** Río Grande de Tárcoles.

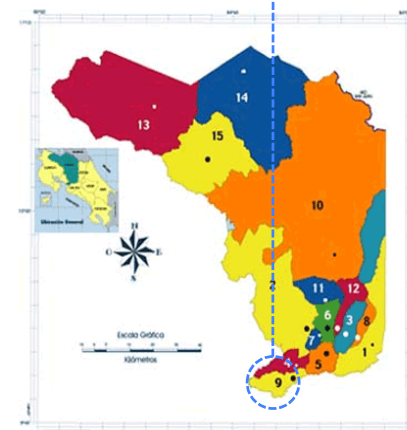
**Al este:** Río de la Concepción.

**Al oeste:** La Milla Marítima. (Hernández, 1983:18)



**ILUSTRACIÓN 32.** REGIÓN PACÍFICO CENTRAL DE COSTA RICA. FUENTE: [HTTP://ES.ANYWHERECOSTARICA.COM/REGIONES/CENTRAL-PACIFIC-COSTA-RICA](http://es.anywherecostarica.com/regiones/CENTRAL-PACIFIC-COSTA-RICA)

9VO OROTINA



**ILUSTRACIÓN 33.** PROVINCIA DE ALAJUELA. FUENTE: [HTTP://WWW.ECOSTARICA.OR.KR/COSTA-RICA-MAPAS.PHP](http://www.ecostarica.or.kr/costa-rica-mapas.php)



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

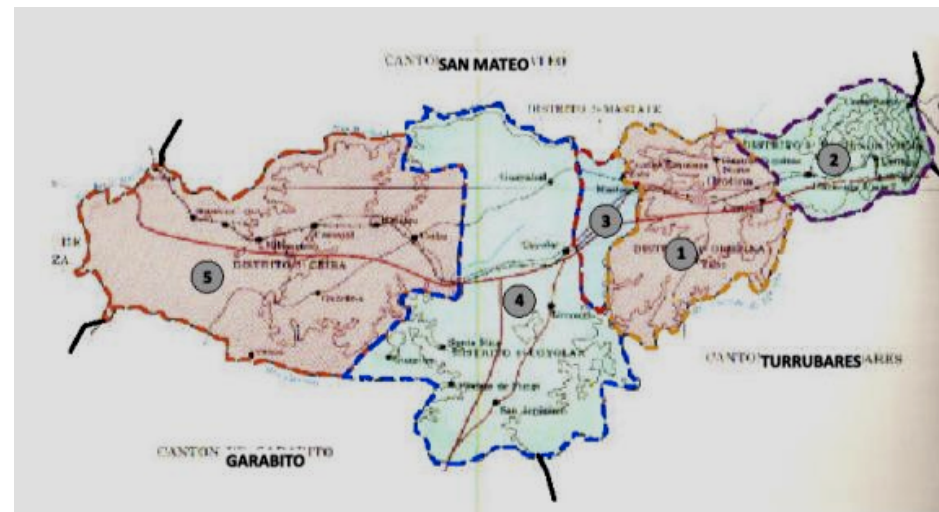
### EXTENSIÓN Y DISTRITOS:

Tiene una extensión de 141.73 kilómetros cuadrados distribuida así entre sus distritos (Ilustración 34). Las cifras corresponden a kilómetros cuadrados):

- Distrito 1** - Orotina 21.36 Km.
- Distrito 2** - Hacienda Vieja 14.78 Km.
- Distrito 3** - El Mastate 5.76 Km.
- Distrito 4** - El Coyolar 46.11 Km.
- Distrito 5** - La Ceiba 51.72 Km. (Hernández, 1983: 18)

### ORIGEN NOMBRE:

Durante la época colonial, esta zona se llamó Santo Domingo y para la distinción de cantón se le cambia el nombre a Orotina. Existen varias versiones sobre el origen del nombre puesto en 1908 cuando es nombrado el noveno cantón de la provincia de Alajuela. Hernández escribe en la Reseña Histórica de Orotina 1983 sobre el nombre que “es muy posible, según me dijo don Luís Ferrero, que sea un vocablo de origen -Chorotega-Mangue, cosa que parece aceptable. Siendo así, no tendría nada que ver con el vocablo "Oro", como cree mucha gente en nuestro pueblo.” (Hernández, 1983:6)



**ILUSTRACIÓN 34.** CANTÓN DE OROTINA. FUENTE: [HTTP://WWW.ICODER.GO.CR/COMITES-CANTONALES/ALAJUELA/](http://www.icoder.go.cr/comites-cantoniales/alajuela/). ELABORACIÓN: PROPIA





## CLIMA:

Orotina posee un clima tropical, cálido. Durante los meses de diciembre, enero, febrero, marzo y abril es cuando la temperatura sube más. En mayo descienden las temperaturas mínimas. Los días son nublados y se producen cambios bruscos de la temperatura. La época de lluvias más persistentes está comprendida entre mayo y noviembre. La temperatura media oscila por los 30 grados pero en ocasiones sube a 38° c, incluso, a más. (Hernández, 1983:21)

El periodo seco va de diciembre a marzo. El primer período lluvioso se da entre mayo y agosto. Entre julio y agosto, los vientos Alisios vuelven a intensificarse y como consecuencia se presenta el veranillo del Pacífico o canícula. Un segundo período lluvioso se extiende desde setiembre hasta noviembre. Noviembre es un mes de transición hacia el período seco. (IMC)

El arquitecto Jerry L. Germer, en su libro Estrategias Pasivas para Costa Rica, coloca a Orotina en la región Pacífico Norte y Guanacaste que comprende desde Playa Panamá hasta Alajuela donde la altura va desde el nivel del mar hasta los 1.400 metros sobre el nivel del mar y la temperatura promedio anual oscila entre 19 y 28 grados Celsius, como se observa en la ilustración 35.

## POBLACIÓN:

Para el censo del año 2000, el cantón de Orotina tuvo una población como cantón de 16292 personas y el distrito central Orotina 8336 personas es decir el 51% de la población de Orotina reside en el centro urbano.



ILUSTRACIÓN 35. UBICACIÓN CLIMÁTICA OROTINA .  
FUENTE: GERMER

PROVINCIA CANTÓN Y DISTRITO	AL 1º DE JULIO DEL 2000			AL 1º DE ENERO DEL 2001		
	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
<b>OROTINA</b>	<b>16 179</b>	<b>8 229</b>	<b>7 950</b>	<b>16 292</b>	<b>8 282</b>	<b>8 010</b>
Orotina	8 284	4 105	4 179	8 336	4 129	4 207
Mastate	1 673	860	813	1 687	865	822
Hacienda Vieja	917	471	446	924	475	449
Coyolar	3 747	1 935	1 812	3 782	1 954	1 828
Ceiba	1 558	858	700	1 563	859	704

TABLA 6. ESTADÍSTICA POBLACIÓN AÑO 2000  
OROTINA . FUENTE: INEC



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

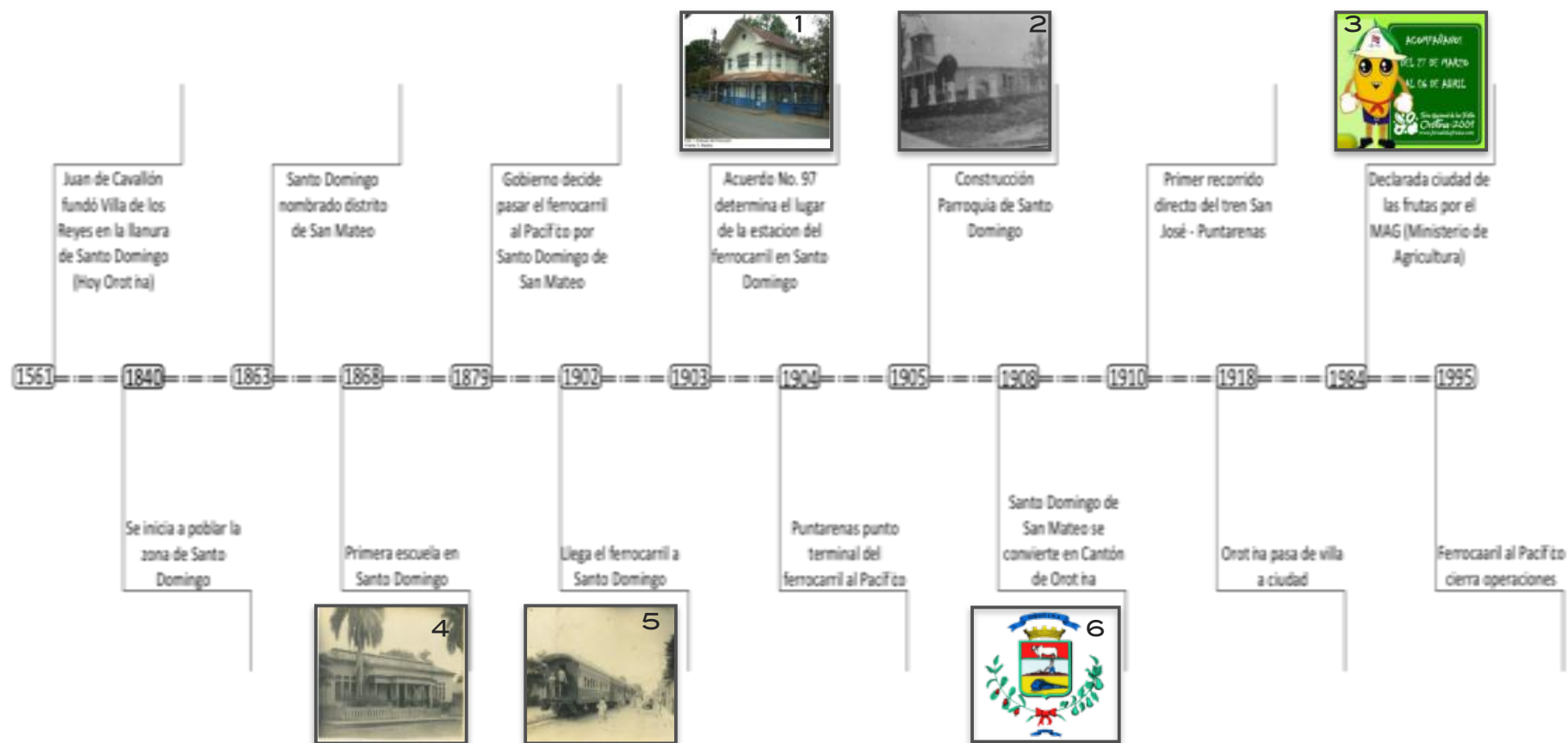


ILUSTRACIÓN 36. ANTECEDENTES HISTÓRICOS OROTINA. ELABORACIÓN PROPIA. FUENTE: (2)

- (2) LAS FUENTES DE LAS IMÁGENES SON LAS SIGUIENTES: 1) ESTACIÓN FERROCARRIL OROTINA, FUENTE PROPIA; 2) PARROQUIA DE OROTINA, FUENTE: JUAN FÉLIX SOLÓRZANO; 3) IMAGEN ALUSIVA A FERIA DE LAS FRUTAS, FUENTE: [HTTP://WWW.MIPRENSA.ES/TL/FERIA-DE-LAS-FRUTAS.HTM](http://www.miprensa.es/TL/FERIA-DE-LAS-FRUTAS.HTM); 4) ESCUELA PRIMO VARGAS, FUENTE: JUAN FÉLIX SOLÓRZANO; 5) LLEGADA DEL TREN A OROTINA, FUENTE: JUAN FÉLIX SOLÓRZANO; 6) ESCUDO CANTÓN DE OROTINA, FUENTE: [HTTP://WWW.OTRINA.BIZ/OTRINA.PHP](http://www.orotina.biz/orotina.php)

### 2.1.3. OROTINA: EDIFICIOS REPRESENTATIVOS

M  
E  
R  
C  
A  
D  
O  
  
M  
U  
N  
I  
C  
I  
P  
A  
L

El mercado municipal se ubica en el centro urbano al norte del parque José Martí:



● MERCADO MUNICIPAL  
■ PARQUE JOSÉ MARTÍ

#### Datos Históricos

En 1912 la municipalidad emprende gestiones para construir el mercado público. Para 1914 se inicia la construcción y en 1915 sin haber sido concluido se pone en uso. Fue el eje de la actividad comercial con el paso del ferrocarril y ha constituido el sitio cotidiano de encuentro para la mayoría de las habitantes. [Umaña,1994: 4-18]

A  
Y  
E  
R



H  
O  
Y



**TABLA 7. DATOS MERCADO MUNICIPAL. FUENTE :PROPIA, J.F. SOLÓRZANO, UMAÑA(1994)**



### Mercado Municipal declarado Patrimonio

El mercado municipal es declarado Patrimonio desde 2002 bajo el decreto 30367-C por tener valores de Antigüedad, Arquitectónico, Científico, Estético, Histórico y Simbólico (CPC, 2002). El inmueble está hecho de madera excepto su cubierta que es de hierro galvanizado.

El uso actual corresponde al original, es decir comercio y es una obra catalogada en construcción de 1901 – 1950.

El inmueble sigue en funcionamiento y no ha sufrido grandes modificaciones constructivas. En las ilustraciones 37, 38 y 39 se aprecia el estado actual del inmueble.



**ILUSTRACIÓN 37.** COSTADO ESTE  
MERCADOA MERCADO. FUENTE: PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 38.** PLAZA ANEXA  
MERCADO. FUENTE: PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 39.** COSTADO NORTE  
MERCADO. FUENTE: PROPIA.





Ubicación	Datos Históricos
<p>La parroquia se ubica ene el centro urbano frente al parque José Martí:</p>  <p>● PARROQUIA DE OROTINA ■ PARQUE JOSÉ MARTÍ</p>	<p>El cuadrante de la iglesia más el 50% del costo de la construcción fue donado por Primo Vargas y además fue mantenedor permanente del templo al que sirvió como mayordomo largos años. Esa iglesia empezó a construirse en el año 1893, se terminó en 1896 y sirvió toda la primera mitad del siglo XX y algo más. (Hernández, 1983:15)</p> <p>Hoy, la parroquia de Orotina representa una cuadra en la ciudad y punto de encuentro importante.</p> <div> <div>AYER</div>  <div>HOY</div>  </div>

**TABLA 8.** DATOS PAROOQUIS DE OROTINA. FUENTE :PROPIA, J.F. SOLÓRZANO, HERNÁNDEZ (1983)



PARQUE JOSÉ MARTÍ

Ubicación

El parque José Martí constituye el punto central del centro urbano de Orotina:



PARQUE JOSÉ MARTÍ

Datos Históricos

La manzana del parque (antes plaza pública) fue entregado por don Primo a cambio de otro terreno distante, un kilómetro al este, cerca de la antiguo y memorable Plaza Oriente; que a su vez había sido donada por otro benefactor, don Venancio CoronadoJiménez. [Hernández, 1983:15]

2011, alrededor del parque es donde se da la mayor actividad urbana, con el quisco y elementos nuevos como la escultura del cacique Coyoche y actividades alucivas al tren.

AYER








HOY



TABLA 9. DATOS PARQUE JOSÉ MARTÍ. FUENTE :PROPIA, J.F. SOLÓRZANO, HERNÁNDEZ (1983)





Ubicación	Datos Históricos
<p>El parque José Martí constituye el punto central del centro urbano de Orotina:</p>  <p>● ESTACIÓN FERROCARRIL ■ PARQUE JOSÉ MARTÍ</p>	<p>Hacia el año 1880, el centro de Orotina estaba en los alrededores de Barrio Jesús, Gran parte del terreno que atraviesa la vía férrea en esta área, fue donado por el señor don Primo. Debido a esa donación, el paso del tren se decidió por Orotina. De lo contrario lo habrían desviado a San Mateo, o por lo menos hasta Cuatro Esquinas. Esta fue una verdadera gesta que, en cierto modo, definió el futuro de Orotina. [Hernández, 1983:15]</p> <div><div>A Y E R</div><div>H O Y</div></div>

**TABLA 10.** DATOS ESTACIÓN DEL FEROCARRIL. FUENTE :PROPIA, J.F. SOLÓRZANO, HERNÁNDEZ (1983), SANDY



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

### Estación del Ferrocarril al Pacífico declarada Patrimonio

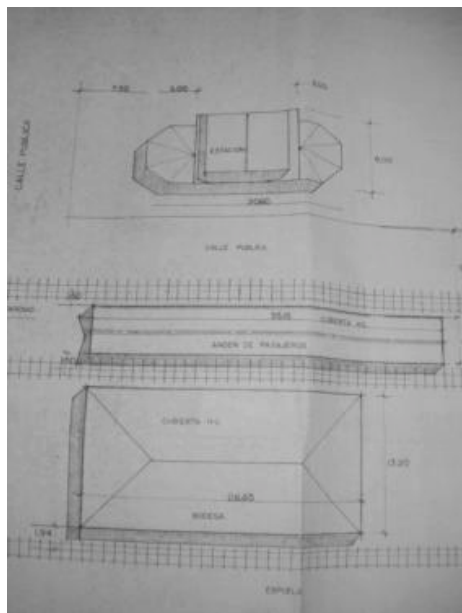
La estación del ferrocarril es declarada patrimonio en el año 2003 bajo el decreto No. 31247-C Otorgado por el Centro de Conservación del Patrimonio Cultural.

Esto incluye la estación, el andén de pasajeros y la boletería ubicada al oeste del centro urbano. Como se observa en los planos 1,2 y 3, por parte del centro de patrimonio se buscó una remodelación del inmueble mas no se realizó.

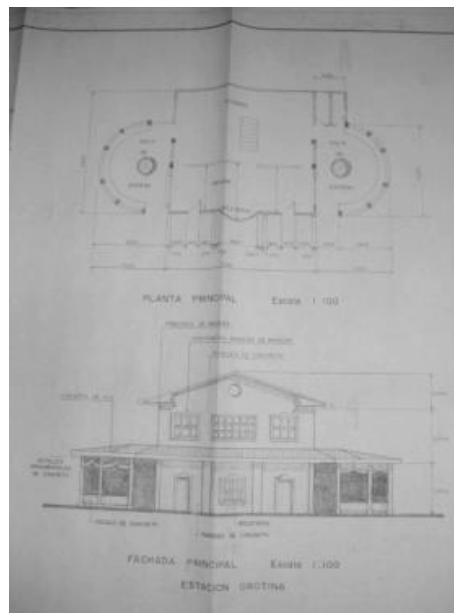
Actualmente se encuentra sin uso alguno y de haber alguna intervención, le corresponde a INCOFER (como dueña de los terrenos) y el Centro de Conservación del Patrimonio Cultural.



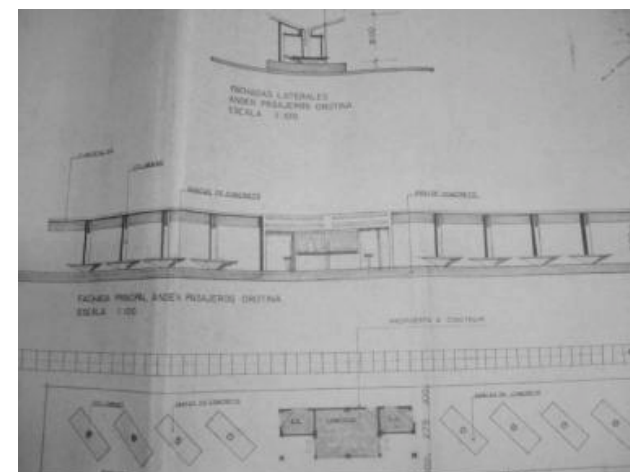
**ILUSTRACIÓN 40. LEVANTAMIENTO ESTACION.**  
FUENTE: CENTRO CONSERVACIÓN PATRIMONIO.



**PLANO 1. PLANTA SITIO ESTACIÓN FERROCARRIL.** FUENTE: CENTRO CONSERVACIÓN PATRIMONIO



**PLANO 2. FACHADA ESTACIÓN FERROCARRIL.** FUENTE: CENTRO CONSERVACIÓN PATRIMONIO.



**PLANO 3. PROPUESTA REMODELACIÓN ANDÉN.** FUENTE: CENTRO CONSERVACIÓN PATRIMONIO.



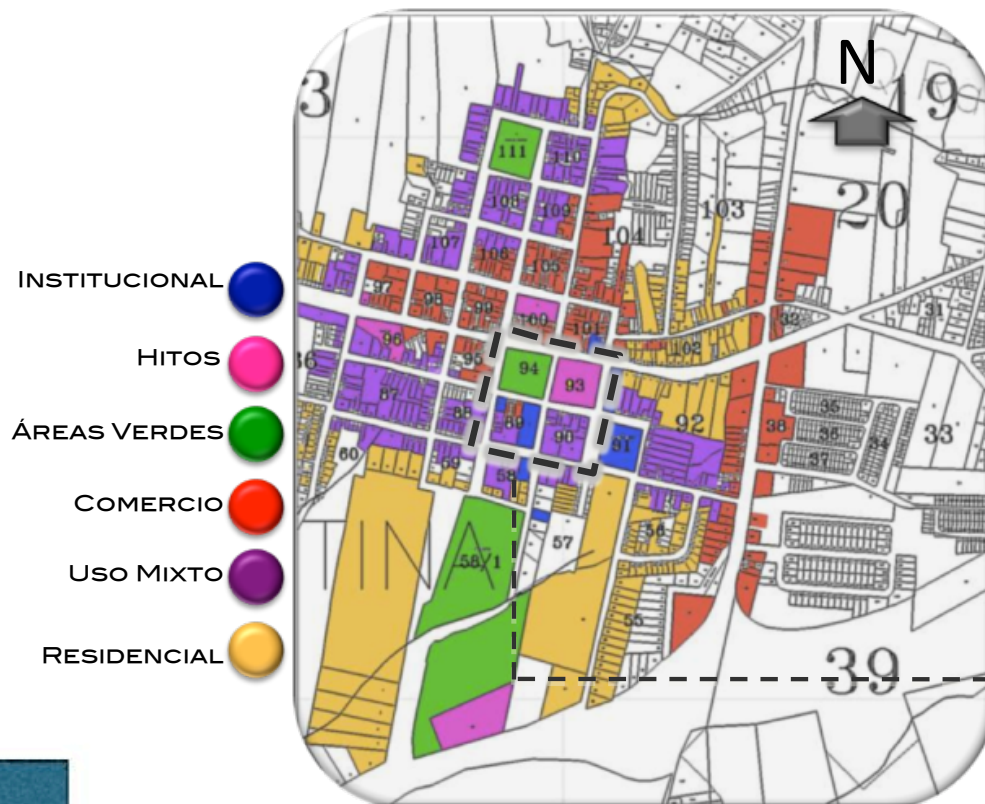
Ubicación	Datos Históricos
<p>El campo ferial se ubica al sur del centro urbano:</p>  <p>● CAMPO FERIAL ■ PARQUE JOSÉ MARTÍ</p>	<p>El campo ferial de Orotina fue inaugurado el 19 de abril de 1997 para el desarrollo del agro costarricense y convertir a Orotina en la ciudad de las frutas (nombrada así desde 1984).</p> <p>Desde entonces se lleva a cabo la anual feria de las frutas donde por más de una semana se realizan actividades culturales y sociales y la venta de frutas es la protagonista.</p> <div></div>

TABLA 11. DATOS CAMPO FERIAL. FUENTE :PROPIA,



## 2.2. ANÁLISIS URBANO DE LA ZONA DE ESTUDIO

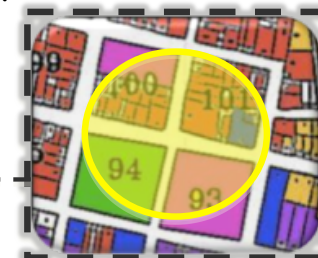
### 2.2.1. USOS DE SUELO



**ILUSTRACIÓN 41.** LEVANTAMIENTO USOS DE SUELO. FUENTE: MUNICIPALIDAD OROTINA, PROPIA.

El centro urbano de Orotina está compuesto principalmente por uso institucional, comercial, mixto y residencial, como se puede observar en la ilustración 41. Las áreas verdes son pocas y ubicadas en puntos específicos como el parque José Martí que se encuentra en el corazón de la ciudad.

Las cuadras enmarcadas en negro, constituyen las cuadras más utilizadas y consolidadas del centro urbano. Estas incluyen el parque, la parroquia y el mercado municipal. A esta área se le denominará Centro Urbano Consolidado ya que se considera el núcleo de dicha área y que es donde actualmente se genera la mayor cantidad de actividades.



**PARQUE + IGLESIA + MERCADO  
CENTRO URBANO  
CONSOLIDADO**



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

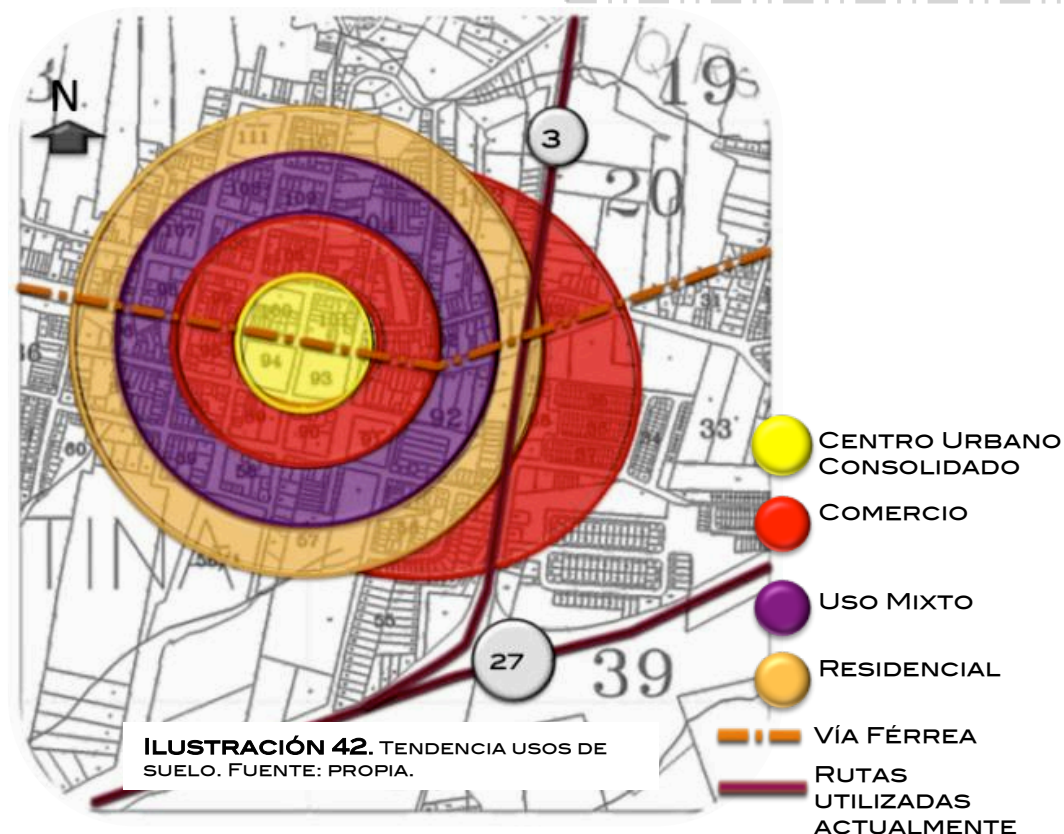
### 2.2.2. TENDENCIAS EN USOS DE SUELO

Como parte del análisis, se determina que hay una tendencia en el uso del suelo del centro urbano la cual se representa en la siguientes ilustraciones 42 y 43.

El primer punto es el centro urbano consolidado ya mencionado. Luego de este núcleo aparece un anillo de uso comercial a su alrededor, seguidamente un anillo de uso mixto (comercio y residencia) y por último un anillo de uso residencial.

Debido a los cambios en los flujos y la dinámica urbana presente en esta área, aparece una franja de comercio que se ubica a lo largo de la ruta nacional #3 Cerro del Aguacate.

En cuanto a la ruta nacional #27 San José-Caldera, hasta el momento de este trabajo no se encuentran actividades que estén emergiendo en esa vía.



**ILUSTRACIÓN 43. ANILLOS TENDENCIA USOS DE SUELO. FUENTE: PROPIA.**





### 2.2.3. VIALIDAD

El análisis de vialidad, se dividirá en tres partes: por un lado los flujos vehiculares presentes en la zona de estudio, luego las rutas y ubicación del transporte público en el centro urbano de Orotina y por último los flujos peatonales existentes en el área.

#### Flujos Vehiculares:

Bordeando el centro urbano pasan las rutas nacionales #3 Cerro del Aguacate y la #27 San José - Caldera. Atravesando el centro se encuentra el eje ferroviario al Pacífico ya inactivo y paralelo a este se encuentra una vía que lo conecta con los otros distritos del cantón: al oeste con Mastate, Coyolar y Ceiba; al este con Hacienda Vieja (ver ilustración 44).

Propiamente en el centro, las vías principales (demarcadas en azul) son amplias y bordean los puntos más utilizados en el centro; luego de estas, las vías secundarias punteadas en rojo sirven de rutas alternar para movilizarse por la ciudad.

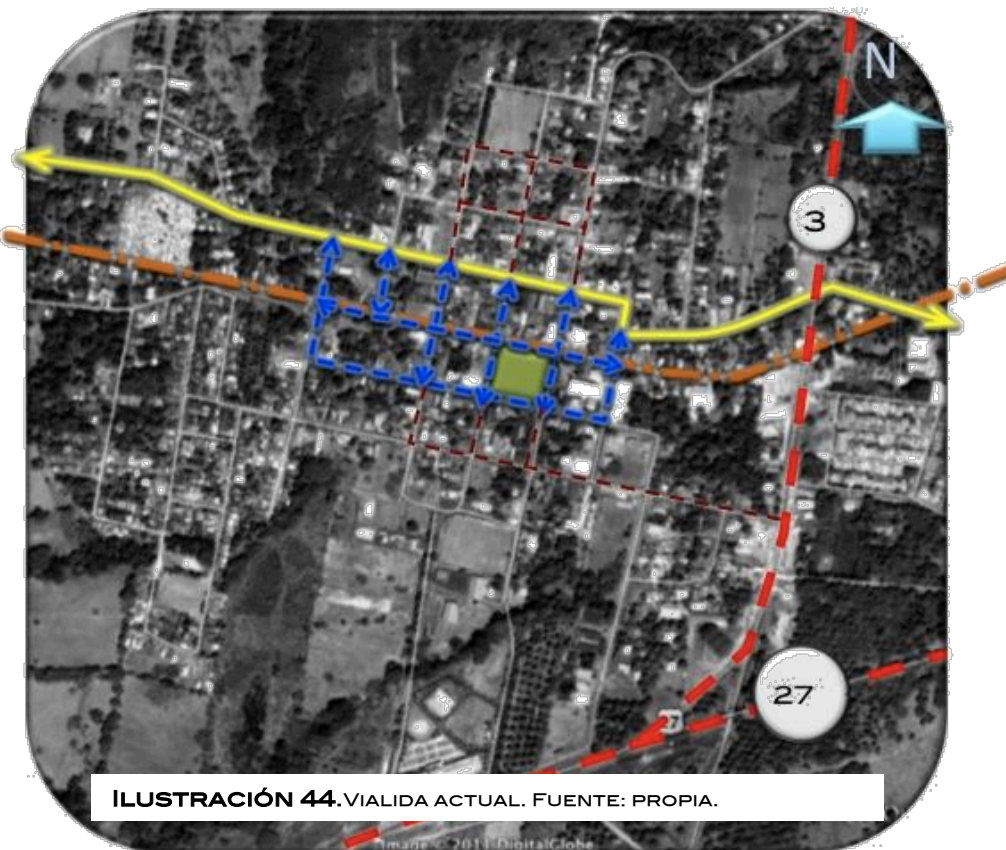
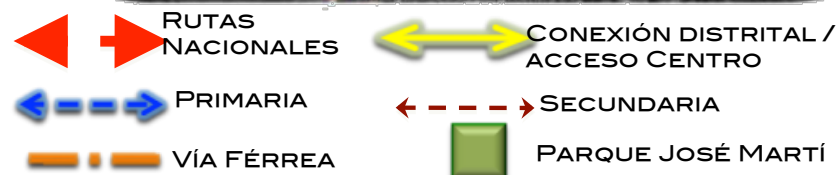
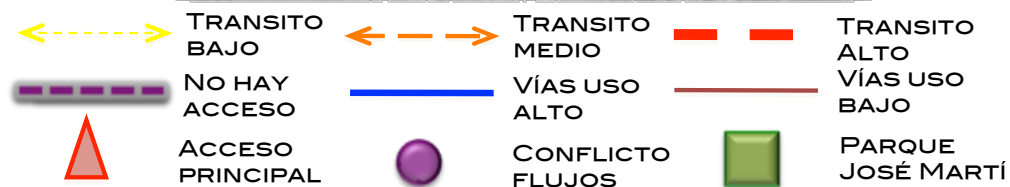


ILUSTRACIÓN 44. VIALIDAD ACTUAL. FUENTE: PROPIA.



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

Para ejemplificar lo anterior, se muestran imágenes correspondientes a estas tendencias en flujos vehiculares fuentes del investigador:







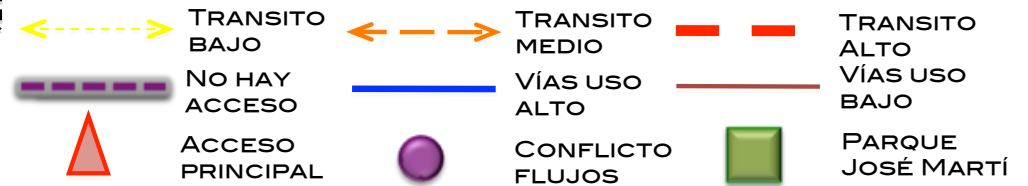
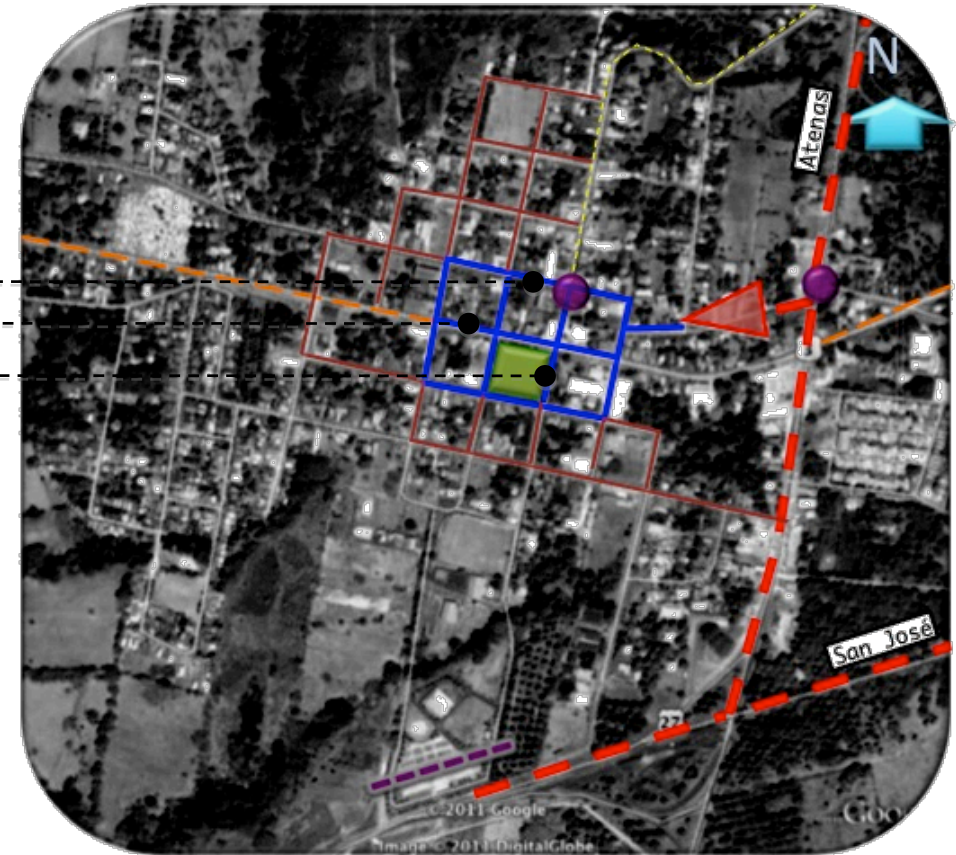
ESTACIONAMIENTO  
VIA PUBLICA



VIAS PRIMARIAS  
AMPLIAS



VIA DE  
ALTO USO



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

### Transporte Público:

El transporte público masivo que abastece el cantón de Orotina se concentra en el centro urbano, específicamente en los alrededores del Centro Urbano Consolidado (CUC).

La terminal de autobuses de Orotina hacia otros cantones se concentran cerca del estadio como se observa en la ilustración 46 al sur del centro urbano. Sin embargo, dentro del análisis se encontró que otras rutas que abastecen a los otros distritos y cantones, se encuentran dispersas a lo largo del centro urbano y utilizan como recorrido las vías primarias de dicha zona. A continuación se especifican las rutas y paradas dentro del centro:

Las estaciones de taxis disponibles en el centro se ubican a los costados norte y este del mercado municipal.

- 1 RUTA CASCAJAL/CEIBA
- 2 RUTA: SANTA RITA, LAGUNILLAS, VIVERO, MOLLEJONES, CERRO BAJO, PUNTARENAS, POR LA CARRETERA 27, PERIFERICA Y BO. JESUS.
- 3 PUNTARENAS POR ESPARZA Y HACIENDA VIEJA
- 4 QUEPOS - SAN JOSÉ
- 5 JACÓ - SAN JOSÉ



ILUSTRACIÓN 46. RUTAS ACTUALES AUTOBUSES. FUENTE: PROPIA.

- TERMINAL EXISTENTE
- TRANSITO ALTO
- RUTAS AUTOBUSES
- PARQUE JOSÉ MARTÍ





### Flujos Peatonales:

Por la cercanía de servicios y comercio presentes en el centro, la ciudad se puede recorrer peatonalmente sin problemas mas la tendencia encontrada en el análisis es que los usuarios llegan al centro en vehículo y se estacionan ya sea frente o muy cerca de su destino. Como consecuencia se pueden encontrar hasta doble fila de autos parqueados.

Es por esto que en la investigación se nota que las cuadras en rosa circundantes al parque, presentan la mayor cantidad de flujo peatonal (ver ilustración 47) y conforme se alejan de este circuito el flujo disminuye a pesar de estar a dos cuadras del corazón de la ciudad.

Se encontraron dos nodos en el costado norte del parque y uno a una cuadra del parque ya que se encuentra ahí el mercado municipal.

Los puntos naranjas representan nodos temporales de los visitantes que hacen parada en las ventas de frutas y las distancias de recorrido peatonal en esa zona es muy corta, no es de permanencia.

Al igual que en lo vehicular, no hay conexión peatonal habilitada entre Orotina y la carretera hacia Pacífico. Para ejemplificar lo anterior, a continuación se muestran imágenes del análisis del los flujos peatonales fuentes del investigador.

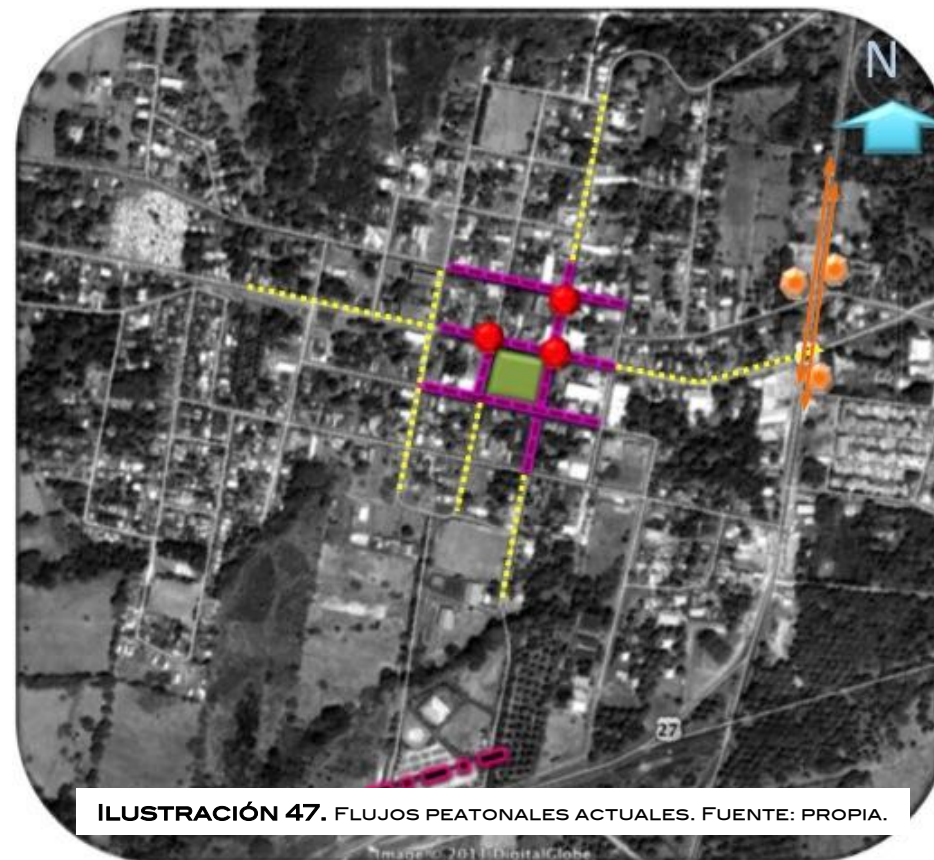
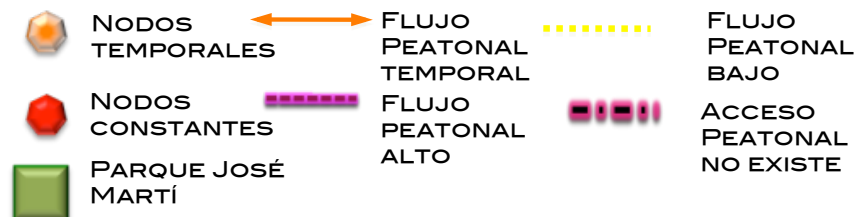


ILUSTRACIÓN 47. FLUJOS PEATONALES ACTUALES. FUENTE: PROPIA.







NODO TEMPORAL



FLUJO PEATONAL BAJO



NODO ESTE PARQUE










CONEXIÓN PEATONAL INEXISTENTE



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO



-  NODOS TEMPORALES
-  NODOS CONSTANTES
-  PARQUE JOSÉ MARTÍ
-  FLUJO PEATONAL TEMPORAL
-  FLUJO PEATONAL ALTO
-  FLUJO PEATONAL BAJO
-  ACCESO PEATONAL NO EXISTE

#### 2.2.4. TEJIDO URBANO

##### Trazado:

En el trazado urbano es evidente la conformación de retícula ortogonal que tiene el núcleo del centro urbano de la ciudad, cuadradas uniformes y cuadradas, con el parque frente a la iglesia.

Conforme crece la ciudad, se nota que se mantiene la ortogonalidad de las cuadradas pero se va perdiendo su forma y tamaño de cuadradas por formas irregulares y dimensiones diversas.

Ya no se perciben cuadradas definidas sino grandes bloques con límites no definidos como se puede observar en la ilustración 48.



**ILUSTRACIÓN 48.** TRAZADO CENTRO URBANO OROTINA.  
FUENTE: PROPIA.



PARQUE JOSÉ  
MARTÍ



PARROQUIA  
DE OROTINA





## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

### Topografía:

Orotina, como se aprecia en la ilustración 49 se encuentra asentada sobre una curva de nivel lo que la hace una ciudad de topografía uniforme.

Los cambios de nivel se dan en los bordes al norte, sur y oeste de la ciudad donde la pendiente no sobre pasa el 15%. En cambio hacia el este, se mantiene el nivel plano.

Los cambios en la percepción de altura lo dan los edificios aunque no presentan altura excesivas (máximo 6 metros de altura).



SECCIÓN 1-1



SECCIÓN 2-2

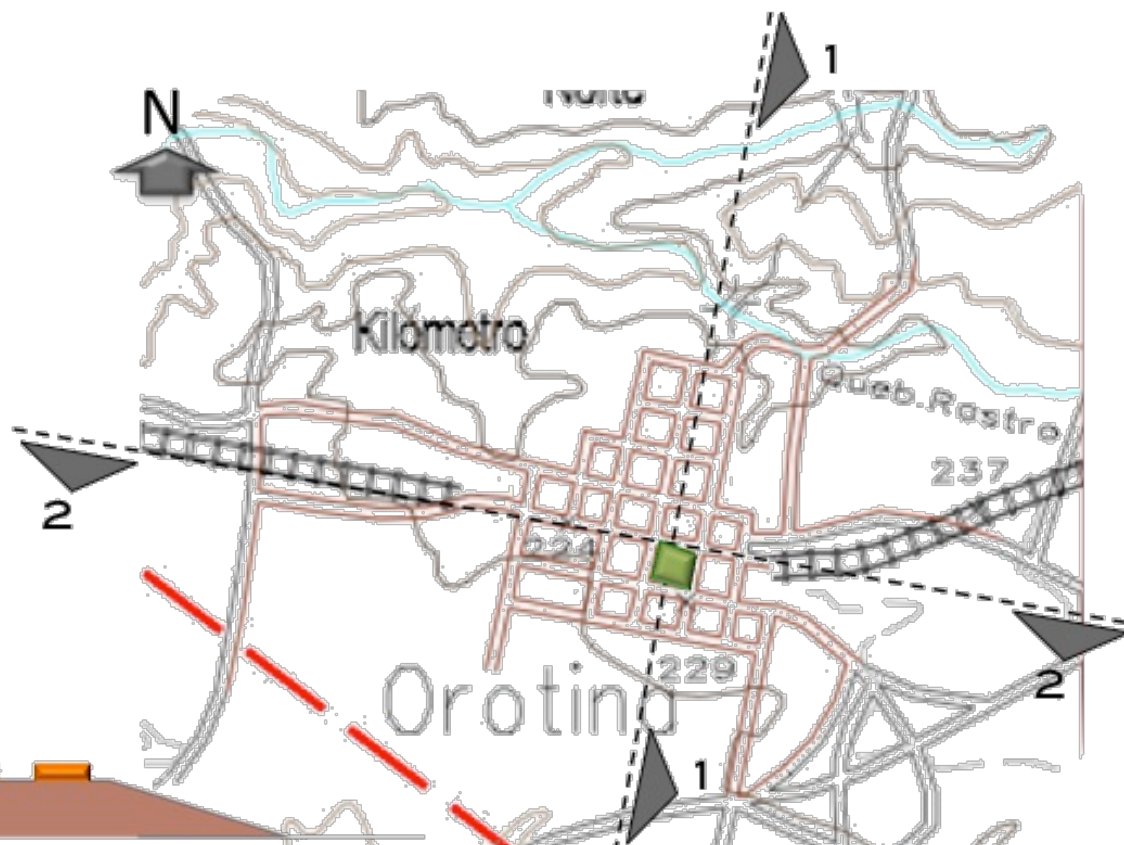


ILUSTRACIÓN 49. CURVAS DE NIVEL CENTRO URBANO.  
FUENTE: PROPIA.

- CURVA DE NIVEL
- ASENTAMIENTO OROTINA
- CENTRO URBANO
- PARQUE JOSÉ MARTÍ



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

### Lenguaje arquitectónico:

Para el análisis correspondiente al lenguaje arquitectónico se tomaron en cuenta las siguientes variables: alturas de los edificios, los derechos de vía y espacio destinado al peatón y al vehículo, las fugas visuales y vegetación existente en el área urbana.

Se tomaron 4 bloques para el análisis según la ubicación en el centro. Los bloques A y B corresponden a puntos del corazón de la ciudad; el bloque C son puntos cerca vías nacionales y el bloque D desde la ruta nacional 27 San José - Caldera

En este bloque donde se toma como muestra el parque y la parroquia, se observa mucha vegetación (ver ilustración 50). La parroquia ocupa una cuadra y está compuesta de varios edificios. Además cuenta con un acceso peatonal muy amplio.



ILUSTRACIÓN 50. BLOQUE A ANALISIS LENGUAJE ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA.

El pulmón del parque es importante en el perfil ya que al tener una vegetación tupida, estos interrumpen la vista hacia las otras cuadras que circundan al parque.



## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

En el bloque B se toma como referencia la estación del ferrocarril hacia el parque y el costado este del mercado municipal. El perfil urbano es irregular, se pueden encontrar edificaciones de un nivel y dos niveles. Edificios de más niveles que estos son poco comunes.

No hay uniformidad en estilos arquitectónicos ni colores ni texturas pero En cuanto a materiales, predomina la madera y la mampostería. Los accesos a locales y edificaciones son inmediatos desde la acera, es decir no hay una transición entre espacio público y privado. Las edificaciones mantiene la escala humana en su mayoría y cuentan con aleros amplios.



**ILUSTRACIÓN 51.** BLOQUE B ANALISIS LENGUAJE ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA.

Las vías amplias en conjunto a la topografía y regularidad en alturas de los edificaciones, permite que se generen fugas visuales en el horizonte (ver ilustración 51).



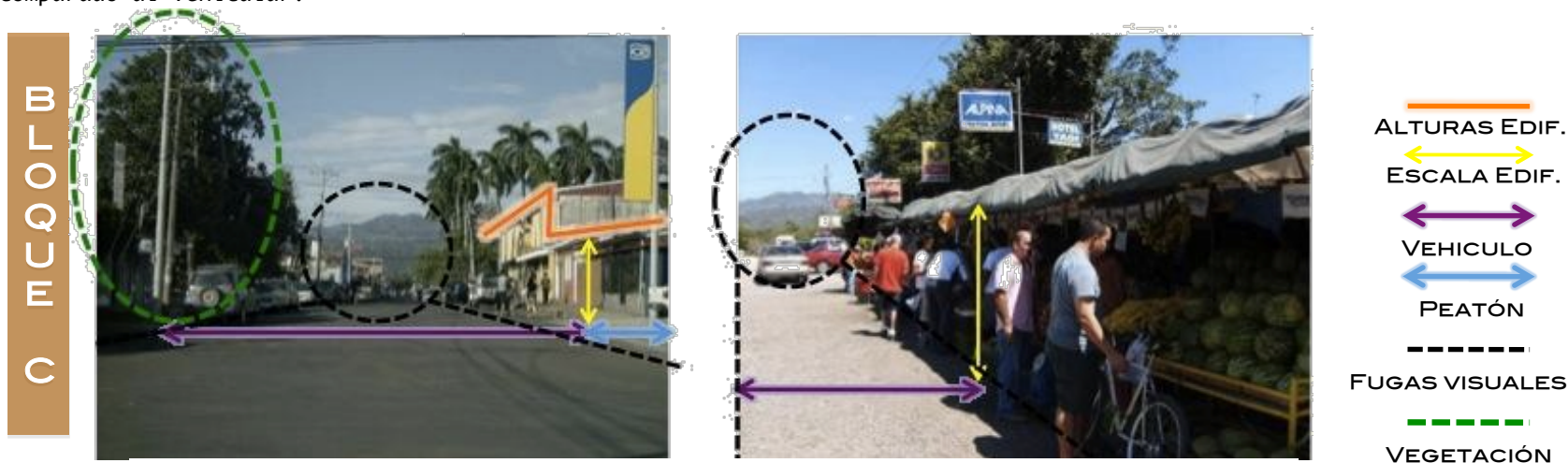


## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

La muestra del bloque C es la vía proveniente del campo ferial hacia el centro de Orotina y la venta de frutas sobre la ruta nacional 3 Cerro del Aguacate.

De la misma manera que en el bloque anterior, en la ilustración 52 se observa la vía amplia en conjunto a la topografía y regularidad en alturas de las edificaciones, permite que se generen fugas visuales en el horizonte pero la cantidad de vehículos que transitan o estacionan en esta vía son pocos comparados con el bloque B.

La vegetación visible se debe a la cercanía con el parque José Martí y la marcada en verde en cuadra cercanas. El espacio para el peatón se ve muy reducido comparado al vehicular.



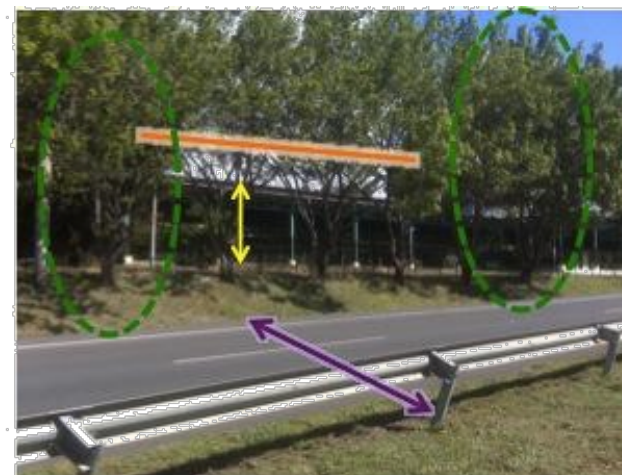
**ILUSTRACIÓN 52.** BLOQUE C ANALISIS LENGUAJE ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA.

En la venta de frutas en cambio, el derecho de vía para peatón y vehículo es uno mismo. Es un área más abierta que en el centro urbano a la par de la carretera. Los puestos de venta de frutas son de materiales diversos pero si mantienen esa escala humana como se aprecia en la ilustración 52. Además se percibe que todos los tramos son uno solo ya que su división no es clara.

## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

El campo ferial desde el centro urbano y desde la ruta nacional 27 San José – Caldera son la muestra para el ultimo bloque (ver ilustración 53). El campo ferial cuenta con varias edificaciones sin embargo la más grande y más representativa (donde se realiza la anual Feria de las Frutas). Esta cuenta con espacios amplios, cerramientos mínimos y estructura metálica.

El acceso desde el centro urbano se muestra en la ilustración 51. Desde el acceso se percibe mucha vegetación y área verde. La escala del edificio de lejos refleja su altura por la apertura visual que permite el área verde que la rodea, esta estructura tiene uno 7 metros de altura aproximadamente. El campo ferial desde este punto es muy accesible al público.



- ALTURAS EDIF.
- ESCALA EDIF.
- VEHICULO
- PEATÓN
- FUGAS VISUALES
- VEGETACIÓN

**ILUSTRACIÓN 53. BLOQUE D ANALISIS LENGUAJE ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA.**

Desde la ruta 27 en cambio, la vegetación existente esconde la estructura del capo ferial. La edificación pasa imperceptible a pesar de estar más alto que la calzada. No existe una conexión peatonal ni vehicular desde dicha vía, lo que la hace inaccesible al público.



**2.2.5. IMAGEN Y PERCEPCIÓN URBANA**

Como parte del análisis urbano, se realizó un ejercicio de imagen y percepción urbana compuesta de 5 pasos:



ILUSTRACIÓN 54. PASOS EJERCICIO PERCEPCIÓN URBANA.  
FUENTE: PROPIA.

**A. Descripción del lugar**

Hay un solo acceso al centro de Orotina desde la carretera principal, el más utilizado el cual está lleno de comercio, supermercados, farmacias, servicios, veterinarias. Frente a uno de los supermercados está el mercado municipal que abarca como media cuadra.

Hacia uno de los costados de dicho mercado está el parque José Martí y a todo su alrededor están los principales edificios importantes: la iglesia, la municipalidad, bancos, comercio, INA (Escuela Primo Vargas, de interés cultural). A un costado del parque pasan los rieles del ferrocarril los cuales van de Este a Oeste. Hacia el oeste está la estación del ferrocarril entre comercio y alguna viviendas. Un poco aislado pero dentro del centro está el campo ferial y el estadio municipal. En varias de las esquinas que dan al parque hay sodas, y heladerías donde la gente se reúne, mientras que otras esquinas son de supermercados, tiendas de ropa y otros.



**B. Percepción del lugar**

Cuando uno llega al centro de Orotina, se percibe dinamismo, actividad, movimiento de la gente. El caos vial es evidente por haber muchas calles anchas y con doble vía que la gente usa como estacionamiento, inclusive en doble vía lo que aturde un poco al desplazarse por el centro.

De día, se siente la libertad de recorrerlo a pie, poco uso del vehículo pero de noche ya cuando cierran los comercios y pasó la misa, transitan pocas personas y todos los comercios bajan sus cortinas y apagan luces. El parque de día se percibe como punto de encuentro, pero de noche a pesar de sus luces, pocas personas lo utilizan.

Mientras esté el comercio abierto hay actividad. Se siente que uno va a hacer sus compras, pagos mandados y luego se retira del centro. Cuando hay actividades de la ciudad, por ejemplo la feria de las frutas; semana santa; topes, el centro es el punto de reunión tanto de usuarios temporales como habitantes.

Los domingos ya que el comercio no abre en el centro (excepto los supermercados), se siente desolado y al caminar un par de cuadras después del parque a todo su alrededor se siente diferente, pasivo. Sus calles anchas y edificaciones bajas dan la sensación de amplitud en la ciudad, no se siente estrecha o ahogada.

**C. Percepción USUARIOS:**

La muestra de usuarios que se tomó para el ejercicio se dividió en tres tipos de usuarios. Primero se tomó el usuario habitante del centro urbano que vive día a día en la zona de estudio; luego un usuario o transeúnte habitual aquel que visita el centro periódicamente fines de semana (dueños de quintas, habitantes de otros distritos) y por último el usuario o transeúnte que esporádicamente visita Orotina.

Las preguntas que se realizaron fueron:

1. ¿Qué le gusta del centro de Orotina?
2. Si pudiera realizar cambios o mejoras, ¿cuáles serían?

Los resultados obtenidos se resumen en la siguiente tabla donde se agruparon las respuestas según el tipo de usuario





## 2. DIAGNÓSTICO Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

HABITANTE	TRANSEÚNTE HABITUAL (fines de semana)	TRANSEÚNTE
<p>1. De las cosas bonitas es ver gente caminando por todos lados, el parque, la escuela y la línea del tren que no se ve en el centro de todo pueblo. Aprecio que la topografía sea plana y facilite el desplazamiento además el mercado que aunque es medio feo, no me imagino sin él, supongo que por ser de las cosas más grandecitas, es como un hito...feo pero hito. Me gusta ver gente vendiendo fruta en media calle, no es mucho, pero si dependiendo de la cosecha, a veces jocotes.</p>	<p>1. Lo que me gusta es que mantiene la simplicidad de una ciudad pequeña pero con las comodidades básicas y al ser pequeño el centro uno se moviliza con facilidad sin necesidad de utilizar mucho el vehículo, sirviendo de distracción para uno.</p>	<p>1. El parque me gusta porque es un parque viejo muy arborizado, también el mercado y la iglesia. Uno transita libremente por las calles.</p>
<p>2. Falta vegetación, mucha, para generar sombras y mayor confort. Falta donde dejar las bicicletas sin que se las roben. Las paradas de buses están por todo lado, y las de taxis ocupan mucho campo. El play que esta por el mercado debería tener más carácter de espacio público, no estar cerrado con malla porque poca gente lo usa. La plaza junto al mercado, es como tierra de nadie, y esos adoquines solo hacen que uno sienta el sol todavía peor. Como lo mencioné, falta embellecer el mercado y el parque, les falta amor y gusto. Algunas aceras podrían ser más amplias, porque de verdad mucha gente camina pero sin suficiente espacio. En la noche, no hay ningún espacio público ameno...ni el parque</p>	<p>2. Lo que si me gustaría es que hubiera algún lugar donde presentaran no solo las frutas sino parte de la cultura de Orotina, artesanías, pintura, música; no se que hubiera algún local donde se centrara todo esto.</p> <p>Oyendo muchas anécdotas del ferrocarril, es donde vendían comida típica y dulces, siento que podrían explotar esto para que las personas que no lo vivimos tuviéramos como añoranzas de aquellos tiempos.</p> <p>Lo que cambiaría es el caos vial que se genera en el centro, da la impresión de que las calles están saturadas por tantas personas que llegan los fines de semana y las personas locales que llegan a realizar sus compras al centro.</p>	<p>2. Haría un hotel, para los visitantes porque la gente no tiene espacios para quedarse. Sería un impase para llegar a las playas, como parte del recorrido y las vacaciones. Es mas uno puede quedarse ahí y desplazarse a las playas.</p>

**TABLA 12.** RESUMEN RESPUESTAS USUARIOS. FUENTE: PROPIA.

**D. Vinculación percepción investigador - usuarios**

Entre la percepción del investigador y la percepción de los usuarios se encontraron las siguientes similitudes y diferencias:

SIMILITUDES	DIFERENCIAS
El parque como punto de reunión y atracción. Falta de actividades en la noche. Caos vial en el centro	Espacios de entretenimiento (hotel, cultura, espacio publico)  Reconocimiento del comercio en la ciudad  Rescate del tren  Percepción de espacios mas allá de las inmediaciones del parque, mercado, iglesia  Orotina sinónimo de actividad

**TABLA 13.** SIMILITUDES Y DIFERENCIAS EJERCICIO PERCEPCION URBANA. FUENTE: PROPIA.

**E. Conclusiones**

Como principal conclusión, sería la percepción del parque para los usuarios que de distintas maneras, lo mencionan como punto importante en la ciudad.

Por otro lado es interesante, ver que todos se centran en las cuadras circundantes del parque donde hay mayor concentración de edificios o espacios representativos, mas ninguno menciona más allá de estos lugares por ejemplo, la estación o el estadio o el campo ferial inclusive.

Asimismo, todos sienten que debería haber mas opciones de actividades u otras atracciones en el centro. Si mencionan la diferencia día - noche que se da en el centro de Orotina.



## 2.3. DIAGNÓSTICO

### 2.3.1. RESUMEN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS OBTENIDOS

En la siguiente tabla se muestra el resumen de los elementos analizados que se consideran relevantes para el proyecto en este capítulo para poder sacar un diagnóstico de la zona de estudio y delimitar la zona de intervención con el fin de obtener directrices para poder llevar a cabo los objetivos planteados.

<b>ANTECEDENTES HISTÓRICOS: OROTINA FUNDACIÓN Y FERROCARRIL AL PACÍFICO</b>	EL TREN GENERABA UNA VIVENCIA URBANA QUE SE CONVIERTE EN UNA FORMA DE VIDA PARA LOS OROTINENSES Y SE VE INTERRUMPIDA AL CESAR PASO DEL FERROCARRIL POR EL CENTRO URBANO.
<b>ANTECEDENTES HISTÓRICOS: EDIFICIOS REPRESENTATIVOS</b>	DE LOS EDIFICIOS REPRESENTATIVOS ANALIZADOS, SOLO LA TERNA PARQUE/IGLESIA Y MERCADO TIENEN UN USO CONSTANTE; EL CAMPO FERIAL TIENE UN USO PARCIAL (SOLO FERIA FRUTAS ANUAL) Y LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DECLARADA PATRIMONIO NO TIENE USO ALGUNO EN LA ACTUALIDAD
<b>ANÁLISIS URBANO: USO DE SUELO</b>	LOS USOS PREDOMINANTES EN EL CENTRO URBANO SON: COMERCIO, SERVICIOS, INSTITUCIONAL Y RESIDENCIA. ESCASOS USOS PARA RECREACIÓN Y HOSPEDAJE SE ENCONTRARON DENTRO DEL ÁREA DE ESTUDIOS
<b>ANÁLISIS URBANO: VIALIDAD</b>	CLARA PRIORIDAD AL VEHÍCULO EN EL CORAZÓN DE LA CIUDAD, EXISTE TRANSPORTE PUBLICO PERO NO HAY UN ORDEN, PEATÓN RELEGADO DESDE RUTAS NACIONALES, NO HAY RECORRIDOS PEATONALES ATRACTIVOS EN EL CENTRO URBANO.
<b>ANÁLISIS URBANO: TEJIDO URBANO</b>	TRAZADO RETÍCULA ORTOGONAL EN EL CENTRO; TOPOGRAFÍA DE PENDIENTE CONSTANTE EXCEPTO EN BORDES DEL CENTRO AL OESTE, NORTE Y SUR; EDIFICIOS DE ALTURA PROMEDIO 1-2 NIVELES, PRESENCIA DE VEGETACIÓN EN EL ÁREA URBANA PRINCIPALMENTE POR EL PARQUE, FUGAS VISUALES DESDE ALGUNOS PUNTOS DEL CENTRO URBANO.
<b>ANÁLISIS URBANO: IMAGEN Y PERCEPCIÓN URBANA</b>	LA PERCEPCIÓN DEL PARQUE PARA LOS USUARIOS QUE DE DISTINTAS MANERAS, LO MENCIONAN COMO PUNTO IMPORTANTE EN LA CIUDAD.Y TODOS SE CENTRAN EN LAS CUADRAS CIRCUNDANTES DEL PARQUE DONDE HAY MAYOR CONCENTRACIÓN DE EDIFICIOS O ESPACIOS REPRESENTATIVOS, MAS NINGUNO MENCIONA MÁS ALLÁ DE ESTOS LUGARES POR EJEMPLO, LA ESTACIÓN O EL ESTADIO O EL CAMPO FERIAL.

**TABLA 14.** RESUMEN ANÁLISIS URBANO. FUENTE: PROPIA.



Basándose en la tabla resumen anterior, se formulan 5 puntos generales (ver ilustración 55) que deben ser considerados para la propuesta del proyecto y seguidamente se detalla cada uno de ellos:



ILUSTRACIÓN 55. DIAGNÓSTICO. FUENTE: PROPIA.

#### Rescate vivencia generada por el tren

Se debe retomar la vivencia urbana que generaba el paso del tren por el centro urbano de Orotina bajo la coyuntura vial actual. Devolver la forma de vida donde visitantes y habitantes interactuaban al tener Orotina como ciudad destino.



#### Hacer el centro accesible al visitante

Convertir el centro urbano en un destino accesible para visitantes a partir de sus accesos existentes. Que desde su ruta de tránsito puedan acceder a la ciudad y que haya una mayor permanencia de los visitantes en la ciudad.





Mejorar y generar conexiones peatonales

Revertir el efecto de prioridad al vehículo por prioridad al peatón al mejorar y generar conexiones peatonales a lo largo de la ciudad, generar recorridos agradables para el peatón.



Rescate espacios de interés histórico cultural

Rescatar aquellos espacios de interés histórico cultural que se encuentran en abandono o subutilizados y que tienen un gran potencial de uso

Aumentar espacio público en el centro urbano

Dar a los usuarios mayor posibilidades de reunión pública a través de espacio público en toda el área de intervención.



**2.3.2. DELIMITACIÓN ÁREA DE INTERVENCIÓN**

A partir de la zona de estudio y el diagnóstico obtenido, se define la delimitación del área de intervención para la propuesta del proyecto como se muestra en la ilustración 56.

El área de intervención esta delimitada de la siguiente manera:

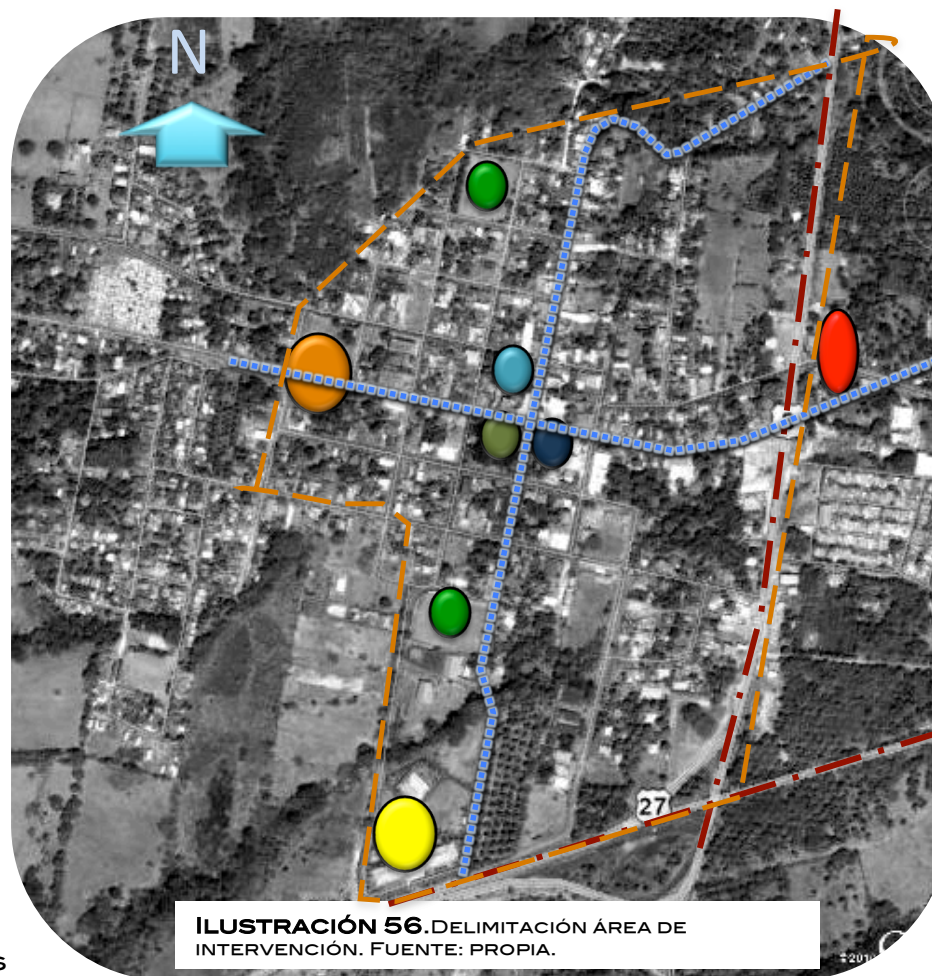
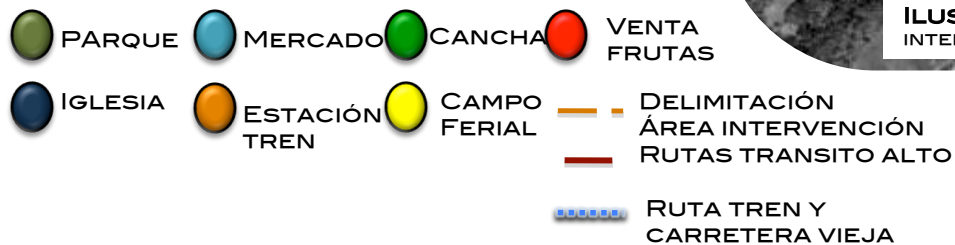
**Norte:** Acceso alterno al centro urbano.

**Sur:** Campo Ferial y la Ruta Nacional 27 San José – Caldera

**Este:** Ruta Nacional #3 y la actividad comercial existente (Venta de frutas)

**Oeste:** Estación del Ferrocarril.

Se define de esta manera con el objetivo de incorporar los puntos de interés y con gran potencial así como las rutas de principal uso en el Plan Especial de Regeneración Urbana.



**ILUSTRACIÓN 56.** DELIMITACIÓN ÁREA DE INTERVENCIÓN. FUENTE: PROPIA.



## CAPITULO 3\_ PROPUESTA PLAN ESPECIAL DE REGENERACIÓN URBANA





### 3.1 PROPUESTA URBANA

#### 3.1.1. USOS DE SUELOS PERMITIDOS ÁREA DE INTERVENCIÓN

De acuerdo al mapa oficial de Orotina que muestra el plan regulador (ver ilustración 57), sólo marca dos zonas de regeneración urbana: el campo ferial y la estación del ferrocarril.

En el área denominada centro urbano (zona de estudio) los usos de suelos permitidos son los siguientes:

Habitacional,  
Cultural tipo 1 (galerías de arte, casa de la cultura),  
comunal,  
educacional básico,  
salud básico,  
comercial pequeño,  
servicios pequeño,  
recreativo tipo 1 (instalaciones para práctica de deportes o similar), Hospedaje turístico 3 (casa de huéspedes o pensión).

Para este proyecto, de los usos anteriores los que interesan son: **cultural, recreativo, hospedaje turístico y las mencionadas zonas de regeneración del centro urbano.**

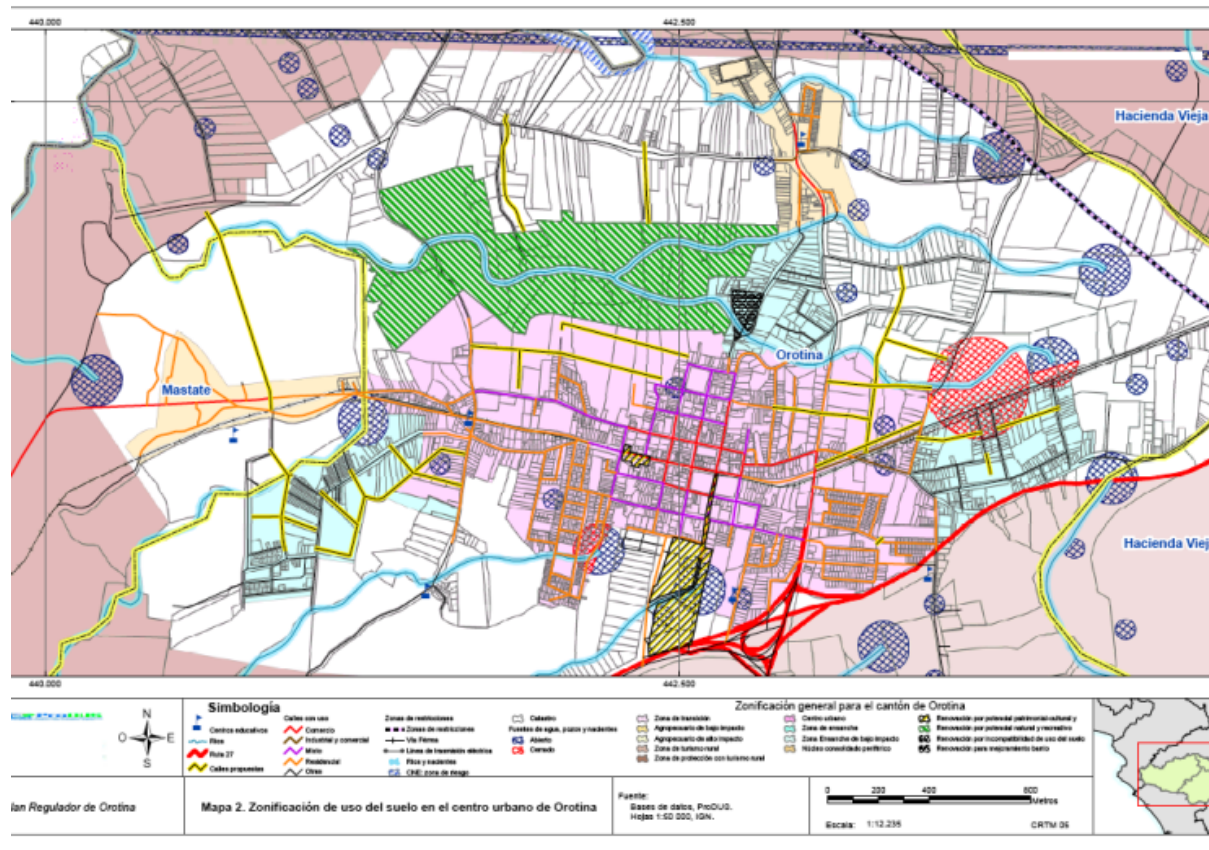


ILUSTRACIÓN 57. MAPA OFICIAL PLAN REGULADOR OROTINA. FUENTE: PLAN REGULADOR DE OROTINA

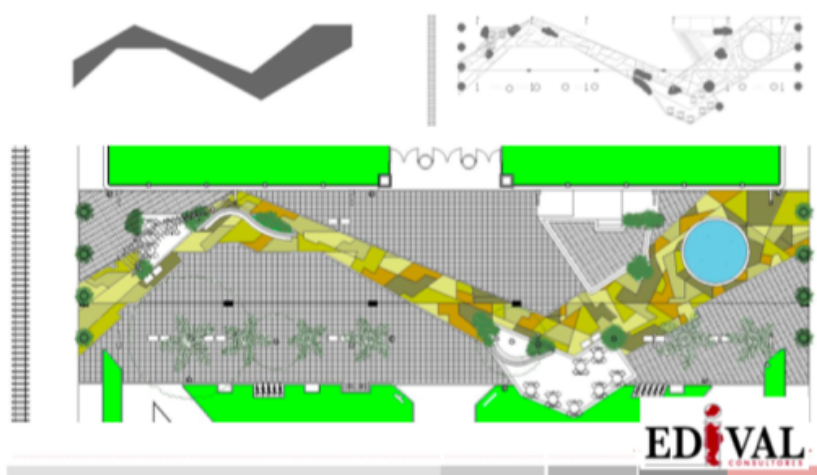


**3.1.2. PROYECTOS DE MEJORA EN DISTRITO CENTRAL DE OROTINA**

La municipalidad de Orotina tiene dos proyectos urbanos en el distrito central específicamente el centro urbano. Uno de ellos es la unión peatonal entre el Parque José Martí y la Parroquia de Orotina. El segundo es arborización en el acceso principal del centro urbano. Además de estos y de interés para el trabajo son la escuela de música y la creación de un centro cívico al suroeste de la ciudad.

Proyecto #1: Boulevard peatonal Parque – Iglesia

Este proyecto a cargo de Edival Consultores S.A. A través de una licitación, plantea una unión peatonal entre el parque y la Iglesia en dirección norte – sur. Como concepto, utilizan las vías del tren dado el significado que este tiene para el cantón. A continuación se muestra el diseño propuesto:



**ILUSTRACIÓN 58.** PROPUESTA DISEÑO BOULEVARD PEATONAL. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.



**ILUSTRACIÓN 59.** VISTA PROPUESTA BOULEVARD PEATONAL. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.



### 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA

#### Proyecto #2: Rescate del Paisaje Corredor turístico de Orotina

Este proyecto es un planteamiento del Arquitecto paisajista Tony Quesada y propone todo un eje de arborización y derechos de vía desde el acceso a Orotina por la ruta nacional 27 hasta el estadio municipal (ver ilustración 60)

Los derechos de vía que plantea el arquitecto son de 20 m., 14 m. y 10 m. Como se observa en la ilustración 61, para contener los árboles a lo largo de las vías, se utiliza un tubo de concreto reforzado para evitar que las raíces invadan las aceras y generar el efecto bonsái: árboles de mediana altura manteniendo la escala humana (ver ilustración 62).

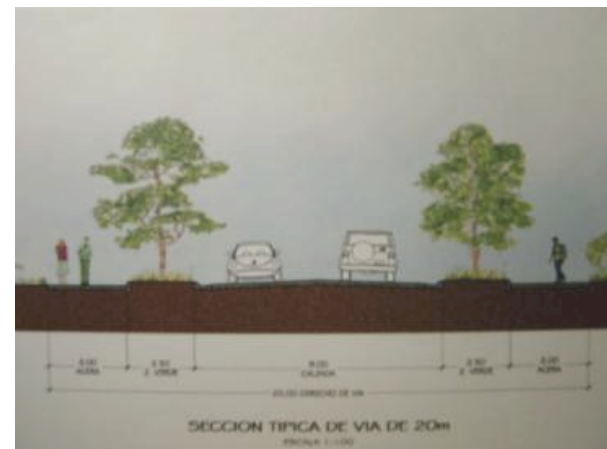
Además, complementario a esto, el Lic. Omar Rodríguez (biólogo) hace para la municipalidad una *Propuesta de acciones y proyectos para incrementar la cobertura vegetal en la ciudad de Orotina (2008)* donde hace recomendaciones de las especies que pueden utilizarse y su uso urbano (esto se tomará para aplicarlo en el proyecto)



**ILUSTRACIÓN 62.** COLOCACIÓN ÁRBOL.  
. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.



**ILUSTRACIÓN 60.** PLAN MAESTRO RESCATE DEL PAISAJE.  
FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.



**ILUSTRACIÓN 61.** DERECHOD E VIA 20 M.  
FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.



Proyecto #3: Escuela de Música y Proyecto #4: Centro Cívico

Estos proyectos se ubican al suroeste de la ciudad como se observa en la ilustración 63. La escuela de música es un proyecto que se ubicará específicamente en el Parque Rescate de Valores, contiguo al campo ferial por lo que es importante incorporar esta conexión entre ambos en el proyecto del plan especial.

El centro cívico concentrará las instalaciones de Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS). Este proyecto tendrá conexión vial con la carretera que une el campo ferial con la ruta nacional 27.

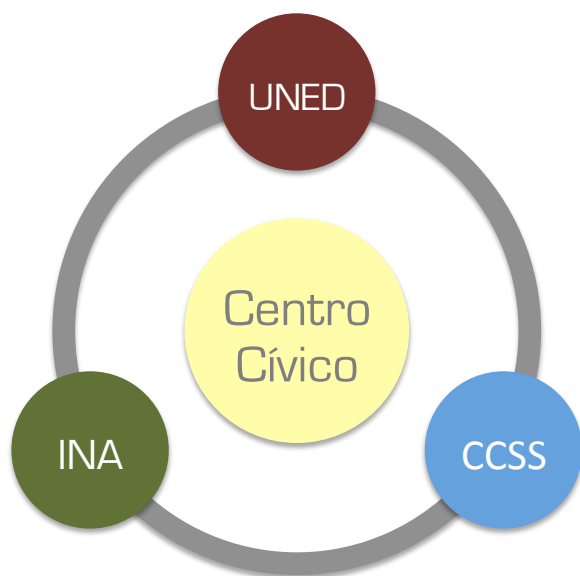


ILUSTRACIÓN 63. UBICACIÓN PROYECTOS.  
FUENTE PROPIA.

- > VIALIDAD PARA CENTRO CÍVICO
- PARQUE JOSÉ MARTÍ
- ESCUELA DE MÚSICA
- CENTRO CÍVICO

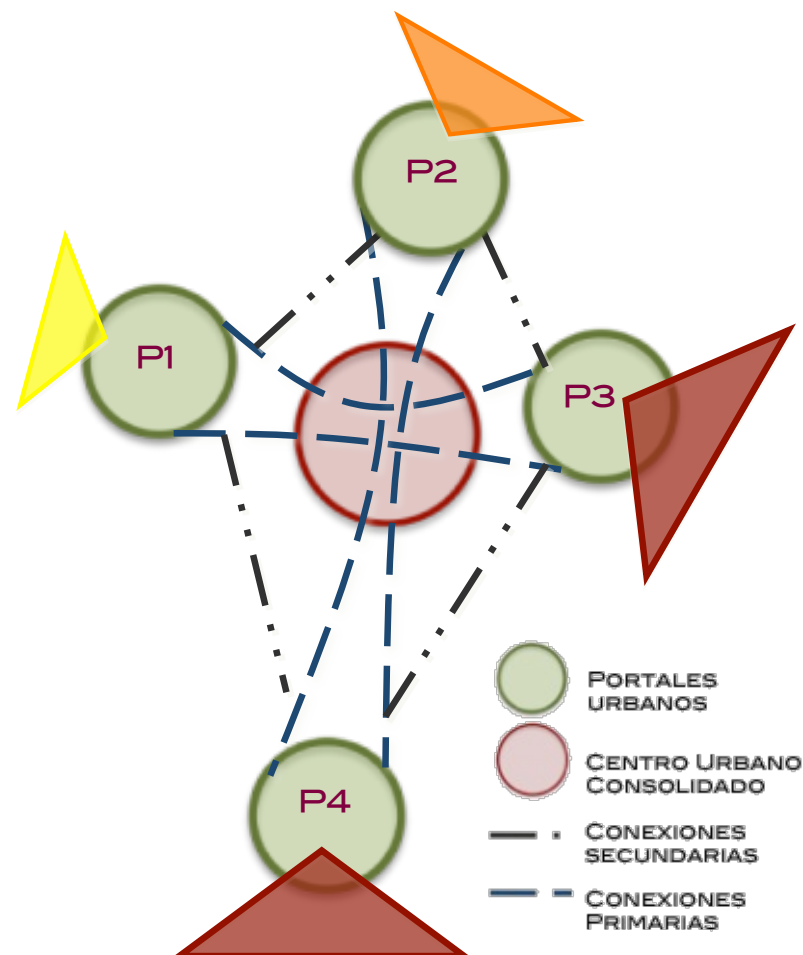




### 3.1.3. CONCEPTO

El concepto para la propuesta urbana es la **ATRACCIÓN**, de usuarios, de actividades y de flujos tanto peatonales como vehiculares usando portales (simbólicos) culturales como accesos a la ciudad desde los flujos existentes y reactivación de los inhabilitados. Esto reforzado bajo recorridos peatonales establecidos que los unen entre sí (rutas primarias) y con el centro urbano consolidado. Las conexiones vehiculares se unen a los flujos externos que rodean la ciudad (ver ilustración 64).

Son cuatro portales de acceso en ubicaciones estratégicas de la ciudad que se establecieron a partir de los puntos de interés y potencial histórico cultural.

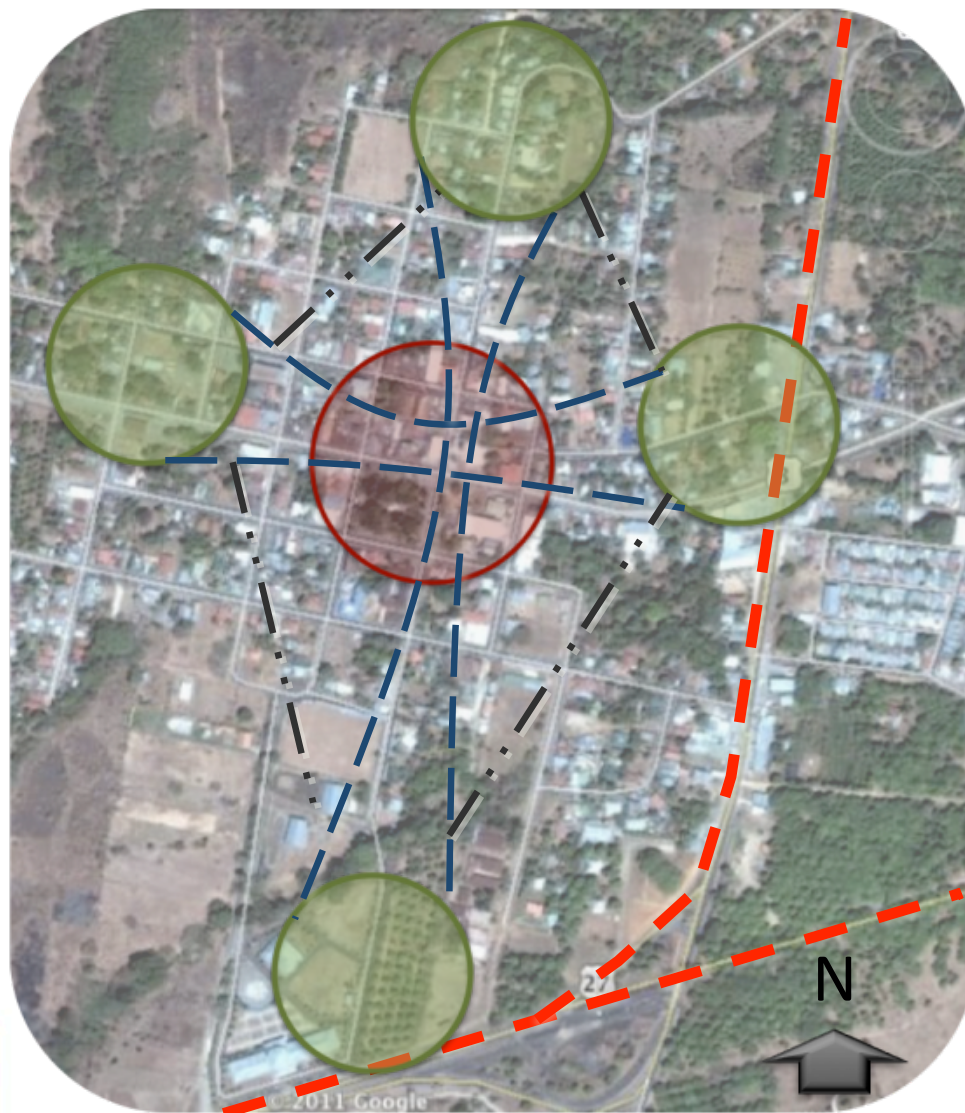


**ILUSTRACIÓN 64.** CONCEPTO PROPUESTA URBANA. FUENTE: PROPIA.





### 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA



En la ilustración 65, se presenta el concepto puesto en sitio donde se contextualizan los cuatro portales: uno en cada punto cardinal (norte, sur, este, oeste), esto se establece a apartir de la demilitacion del área de intervencion.

Dos de estos portales se encuentran sobre las rutas nacionales Ruta 3 Cerro del Aguacate y Ruta 27 San José - Caldera. Al norte se propone otro portal que reactive la vía que conecta la ruta Nacinal 3 y el centro urbano de Orotina. Al Oeste, se propone el ultimo portal que encierra a la estacion del ferrocarril nombrada patrimonio arquitectónico.

-  PORTALES URBANOS
-  CENTRO URBANO CONSOLIDADO
-  CONEXIONES SECUNDARIAS
-  CONEXIONES PRIMARIAS
-  FLUJOS VÍAS PREDOMINANTES

**ILUSTRACIÓN 65. CONCEPTO EN SITIO.**  
FUENTE: PROPIA.



**3.1.4. ETAPAS DEL PROCESO**

La propuesta del plan especial de regeneración urbana para el centro de Orotina, comprende tres etapas o niveles de intervención, para que la solución sea integral y se logre el objetivo de rescatar los espacios urbanos así como abrir el centro de Orotina. Como se observa en la ilustración 66, cada etapa tiene un propósito específico dentro de la propuesta: como primer punto a tratar, es darle un uso a aquellos espacios abandonados que tienen potencial histórico y cultural en la ciudad pero que debido a la subutilización de los mismos, los usuarios no perciben ni visitan.

Por otro lado, el siguiente punto del plan es aprovecharse de los usos de suelos permitidos en el centro urbano, según el plan regulador, para diversificar los usos existentes dentro de los parámetros recreativos y de hospedaje turístico. Esto debido a la situación actual donde los usos predominantes son de comercio y uso mixto (vivienda/comercio). El fin es dar mayor oportunidad a los usuarios de paso o usuarios habituales la posibilidad de integrarse de manera directa al centro de la ciudad donde se realizan la mayoría de las actividades comerciales y de servicios. Para esta parte, se proponen componentes y condiciones específicas dentro del centro urbano para realizar dichas actividades.

El punto culminante del plan es integrar los componentes mencionados y la dinámica urbana existente a través de conectores. Para lograr esto, se proponen dos tipos: enlaces externos al centro urbano que permita accesos a los visitantes y otro de distribuidores internos en el centro de Orotina. Esto en conjunto, funciona como una red de paseos culturales y recreativos que convierten más permeable y atractiva a la ciudad de Orotina.



E1

**DAR USO ESPACIOS INFRAUTILIZADOS**

Dentro de esta categoría se encuentran la Estación del Ferrocarril, el Campo Ferial y la Venta de Frutas sobre la Ruta 3 (Cerro del Aguacate), de los cuales solo la estación y el campo ferial se consideran parte del área de renovación urbana dentro del plan regulador y que por si solos representan hitos de la ciudad de Orotina.

**A. Estación ferrocarril:****Solución de Uso :**

Tomando en cuenta lo mencionado, la propuesta para la Estación del Ferrocarril es abrirla al público como museo de la historia de Orotina y el significado del tren para el cantón. Asimismo, que sirva como espacio de reunión pública para exposiciones artísticas de la zona. El objetivo es atraer usuarios a partir de distintas actividades en el centro de la ciudad.

Asimismo, se propone que en este punto se centren las paradas de buses inter-ditrtales que se encuentran dispersas por el centro en la actualidad.

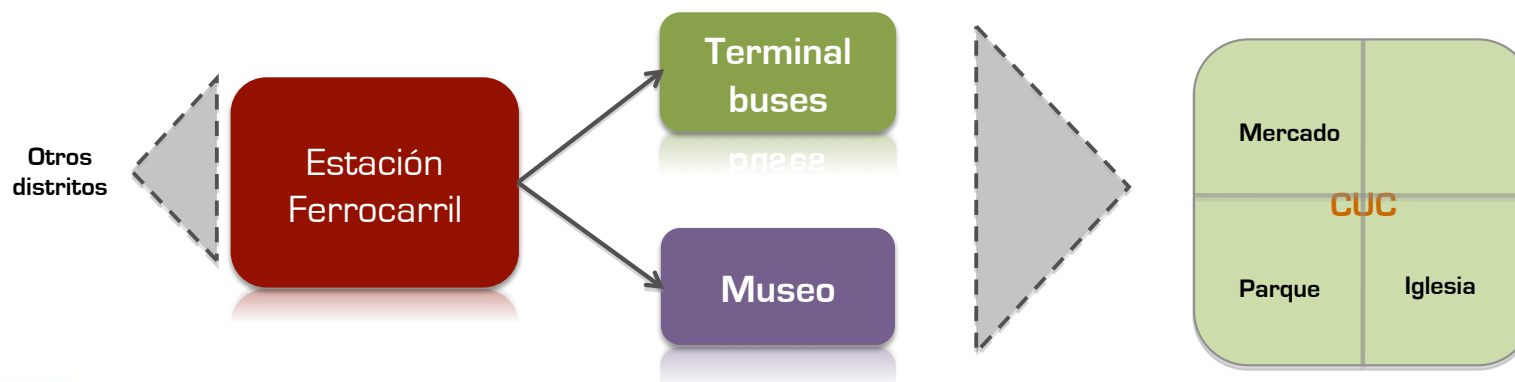
**Solución Urbana (conexión con el contexto)**

A nivel urbano, se debe incorporar al centro a través de espacio público y pasos peatonales. Apropiarse de los rieles para que estos sean parte del recorrido e historia. En conjunto a la estación del ferrocarril, sea un paseo cultural atractivo a los usuarios a través de un parque lineal a lo largo de la vía del tren y que remate tanto visual como funcionalmente con la estación. Aprovecharse de la cercanía de la dinámica del centro urbano para atraer a los transeúntes a otros espacios de la ciudad con recorridos agradables.



**Condición administrativa:**

Para realizar alguna intervención en la estación, hay que considerar que INCOFER como dueño, no la puede vender ni donar a otras instituciones o personas por lo que deben ser parte del proceso de mejora. Asimismo, por ser patrimonio desde el año 2003, se debe tomar en cuenta también al Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, entidad que se encarga de la preservación de los edificios patrimoniales para realizar el diagnóstico de estado actual del inmueble y propuesta de planes de acción para su restauración. Dadas estas condiciones, para que esto se logre, se propone un convenio de uso entre INCOFER y la Municipalidad de Orotina, donde INCOFER le permite a otras entidades mejorar las instalaciones y darles un uso mientras no se utilice como estación del tren. La asesoría técnica y permisos para la restauración se remiten por al Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural. A manera de esquema se presenta la ilustración 67 sobre los usos y conexiones que tendrá:



**ILUSTRACIÓN 67.** USO Y CONEXIÓN DE LA ESTACION DEL FERROCARRIL. ELABORACIÓN: PROPIA.





**B. Campo Ferial:****Solución de Uso :**

Por su cercanía con el estadio municipal y la diversidad de espacios que contiene, se proponen dos tipos de uso. Por un lado, el deportivo/recreativo dado que cuenta con amplias áreas verdes y su cercanía con el polideportivo y el estadio. Generar un circuito de deportes que involucre los tres espacios mencionados.

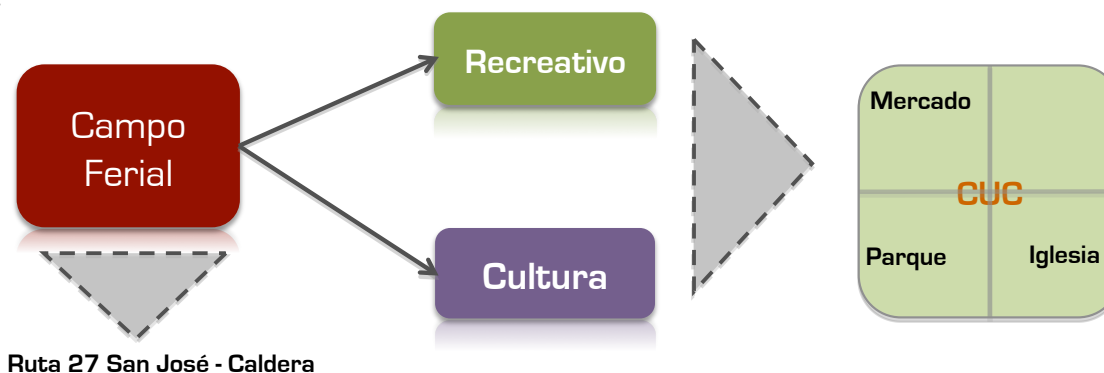
Como segundo uso, por las instalaciones existentes y su anfiteatro, se plantea utilizarlo para talleres de arte, música, entre otros así como ferias, como la anual Feria de las Frutas y presentaciones artísticas (conciertos, teatro, cuenta cuentos, etc.).

**Solución Urbana (conexión con el contexto)**

A nivel urbano, se propone que se rehabilite la conexión entre la ruta 27 San José – Caldera y el centro de Orotina a través de recorridos peatonales y vehiculares de fácil acceso. Asimismo que se genere un eje entre el campo ferial (sur del centro), el centro urbano consolidado y el portal norte.

**Condición Administrativa:**

El campo Ferial se encuentra a cargo del Departamento de Cultura de la Municipalidad de Orotina. Se propone la unión interinstitucional de la Municipalidad, el Ministerio de Juventud Cultura y Deporte y DINADECO (que tiene una sede cerca del campo ferial) para poder llevar a cabo la propuesta de este portal.



Ruta 27 San José - Caldera

**ILUSTRACIÓN 68.** USOS Y CONEXIONES CAMPO FERIAL. ELABORACIÓN: PROPIA.

**C. Venta de Frutas (Ruta Nacional 3):****Solución de Uso :**

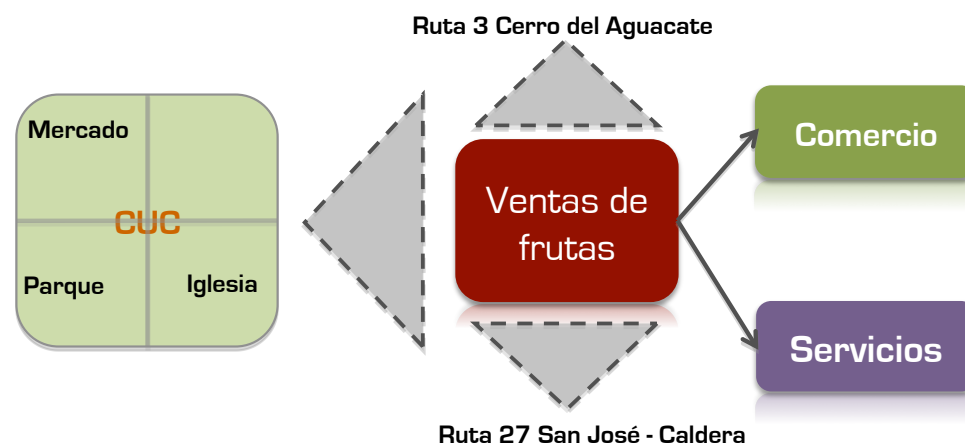
El uso se mantiene igual al actual: venta de frutas, sin embargo se propone que se complementen con comercio y servicios dada su ubicación sobre uno de los flujos principales que rodean Orotina (Ruta nacional 3 Cerro del Aguacate)

**Solución Urbana (conexión con el contexto)**

Este componente se conecta peatonalmente a través de un paso elevado con el eje férreo que llega al centro urbano. En cuanto a la conexión vehicular se conecta con el Centro Urbano Consolidado, y las rutas nacionales. Complementario a esto, se establece como punto de parqueo de tal forma que los usuarios puedan dejar sus vehículos en este punto y puedan recorrer la ciudad peatonalmente. De esta manera se fomenta al peatón a explorar la ciudad.

**Condición Administrativa:**

Estas actividades comerciales son privadas por lo que la Municipalidad debe llegar a acuerdos para reubicación e implementación de este proyecto en conjunto con los dueños de estos comercios. Asimismo, se debe incluir otras instituciones para completarlo (ejemplo MOPT, IMAS, entre otros). La unión interinstitucional es fundamenta para el éxito de estas propuestas.



**ILUSTRACIÓN 69.** USOS Y CONEXIONES VENTA DE FRUTAS. ELABORACIÓN: PROPIA.

E2

**DIVERSIFICAR USO SUELO CENTRO URBANO**

Como Etapa 2, se plantea ubicar en puntos específicos del Centro Urbano, zonas para desarrollo recreativo y hospedaje turístico donde los atractivos de la ciudad sean escasos para expandir el anillo de actividad existente en el centro.

**A. Hospedaje:****Uso :**

Se propone establecer un puntos en el Centro Urbano para el desarrollo turístico.

El fin de establecer este punto es insertar hospedajes entre las atracciones culturales e históricas generando en la ciudad una triangulación a través de los recorridos (ver ilustración 70).

Los hospedajes permitidos por el plan regulador en el centro urbano son tipo **HOSPEDAJE TURISTICO 3** ( es decir casa de huéspedes o pensión), sin embargo, se propone y recomienda el **HOSPEDAJE TURISTICO 1** (es decir hotel, hostel, apartoteles, cabinas) ya que el alcance sería mayor que el tipo 3 y de mayor atractivo a turistas extranjeros y nacionales.

**Solución Urbana (conexión con el contexto):**

Debido a la cercanía con el centro urbano (3 cuadras al sur), la conexión entre centro y punto de hospedaje sería peatonal y vehicular aprovechando además la salida y acceso que presenta desde la ruta nacional 3.

**Condición administrativa:**

Los predios sobre los que se propone este portal son privados por lo que la Municipalidad debe planear incentivos para los dueños en fomentar el turismo. Asimismo, se recomienda la alianza Municipalidad e ICT así como inversionistas del sector privado.

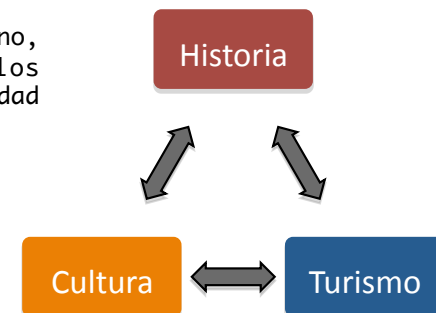


ILUSTRACIÓN 70. TRIANGULACION  
ATRATIVOS TURISTICOS. ELABORACIÓN:  
PROPIA.



## B. Recreación:

### Uso :

Para el portal norte además del hospedaje, se propone un área de recreación tipo 1 (es decir instalaciones para práctica de algún deporte o similar) según el Plan Regulador. Aprovechar la cancha existente para mejorarla y diversificar las actividades recreativas que ofrece e incorporar bajo esta categoría un parque para patinetas, bicicletas o patines (*skatepark*).

### Solución Urbana (conexión con el contexto)

Debido a la cercanía con el centro urbano (3 cuadras al sur), la conexión entre centro y punto de hospedaje sería peatonal y vehicular aprovechando además la salida y acceso que presenta desde la ruta nacional 3.

### Condición Administrativa:

Los predios sobre los que se propone este portal son privados por lo que la Municipalidad debe planear incentivos para los dueños en fomentar el turismo. Asimismo, se recomienda la alianza Municipalidad e inversionistas del sector privado.

A manera de esquema se presenta la ilustración 71 sobre los usos y conexiones que tendrá el turismo con el resto del proyecto.

Ruta 3 Cerro del Aguacate

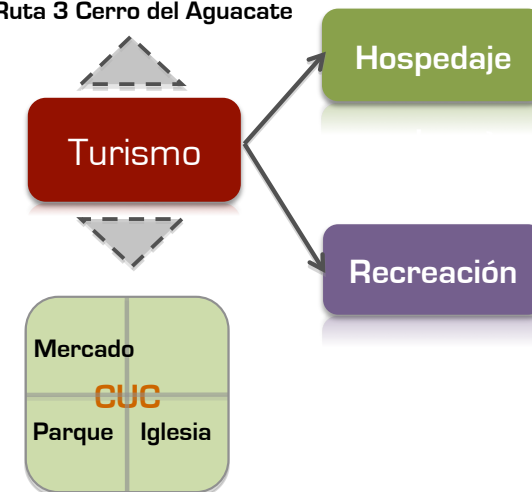


ILUSTRACIÓN 71. USOS Y CONEXIONES TURISMO.  
ELABORACIÓN: PROPIA.





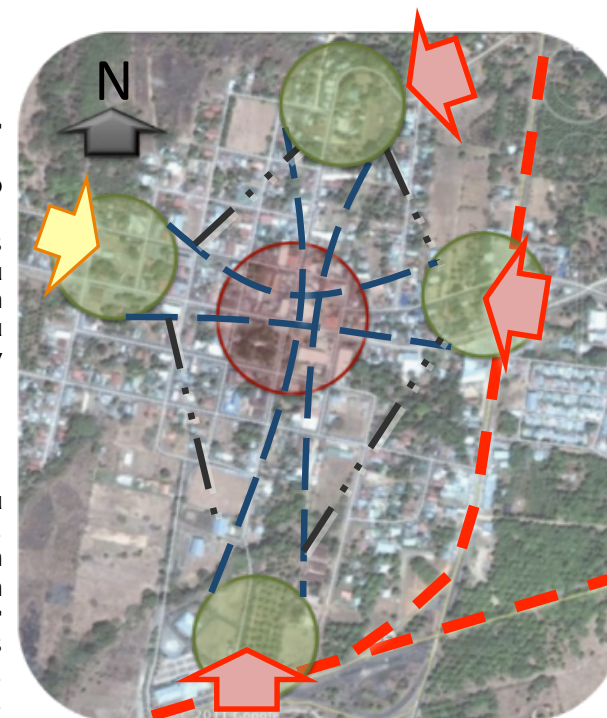
## E3

## INTEGRACIÓN DE LOS COMPONENTES

La integración de los componentes pretende generar conexiones entre aquellos mencionados en las Etapas anteriores: E1: espacios infrautilizados; E2: diversificación de usos de suelo y el corazón de la dinámica urbana compuesta por la terna: Iglesia, Parque y Mercado. Estas relaciones se darán en dos categorías, por un lado las conexiones externas que contemplan la integración entre Orotina y los flujos predominantes que provienen de las rutas nacionales. La segunda categoría son distribuidores a lo interno de la ciudad que conectan a todos los componentes y refuerzan la dinámica existente en el centro.

## A. Conexiones externas:

Las vías consideradas externas y de mayor impacto para Orotina son tres, de las cuales una es el acceso principal al centro utilizado en la actualidad y dos existen pero que no están habilitadas. Como se muestra en la ilustración 72, se consideran cuatro accesos al centro urbano tomando en cuenta la mayor confluencia de flujos que pasan por este cantón. Tres de dichas entradas invitan a los transeúntes que bordean Orotina a entrar al centro (marcadas en rojo) y la cuarta entrada es principalmente el acceso de los otros distritos que se encuentran al oeste de la ciudad (marcada en amarillo).



**ILUSTRACIÓN 72.** CONEXIONES EXTERNAS CON EL PROYECTO. ELABORACIÓN: PROPIA.



### B. Conexiones internas:

Las conexiones internas son ejes viales (peatonales + vehiculares) que unen los portales con el centro urbano consolidado. Como se puede observar en la ilustración 73, los ejes primarios son los que recorren el centro urbano de norte a sur y de este a oeste. Las conexiones marcadas en negro son vías secundarias que buscan la redundancia vial y expandir las zona de intervención.



**ILUSTRACIÓN 73.** CONEXIONES INTERNAS  
CON EL PROYECTO. ELABORACIÓN: PROPIA.



## 3.1.5. PLAN MAESTRO

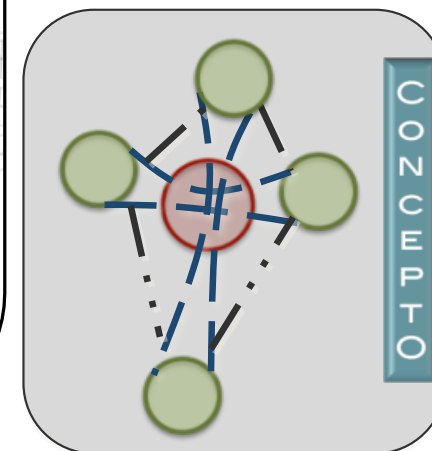
Las pautas que se siguieron para la propuesta del plan maestro son las siguientes: primero era importante que los proyectos propuestos rompieran con la retícula actual del centro urbano pero que si mantuvieran la ortogonalidad.

Asimismo, como se ha mencionado darle la prioridad al peatón en el proyecto, que los conectores rematen en espacio público y plantear el diseño de los derechos de vías que se dan en la ciudad.

A continuacion se muestra el plan maestro del proyecto en la ilustracion 74 y el esquema del concepto para ver su relación.



ILUSTRACIÓN 74. PLAN MAESTRO.  
FUENTE: PROPIA.

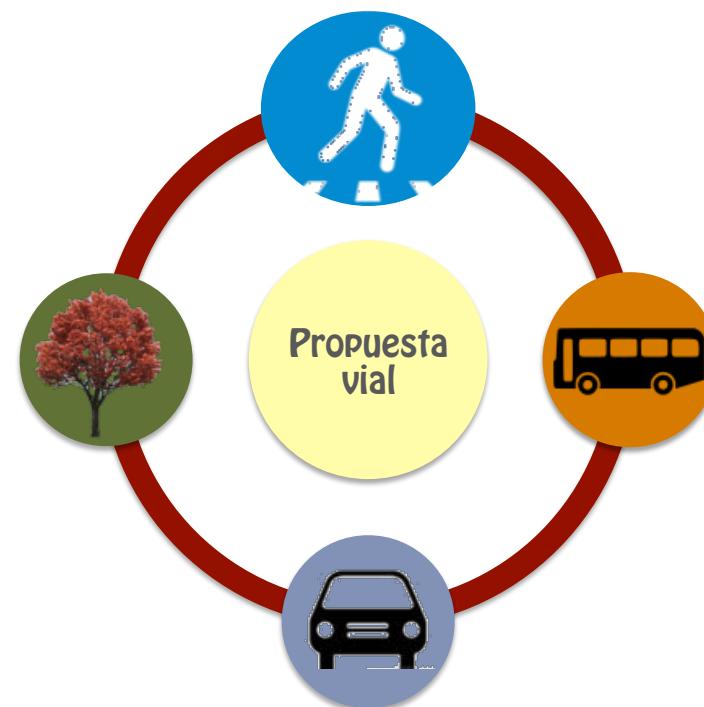


**3.1.6. PROPUESTA VIAL**

La propuesta vial se compone de varias partes. Se plantea una propuesta para flujos vehiculares, flujos peatonales, para transporte público (recorridos y terminales o paradas) y pasos peatonales (cuando hay cruce con vehículos). Así mismo se hacen esquemas de derechos de vía según cada conexión.

Otros rubros importantes a considerar también son la vegetación y los materiales que se recomiendan para cada caso mencionado.

El objetivo es que los flujos sean independientes pero coexistan en el mismo espacio: el centro urbano, con la condición de siempre darle la prioridad al peatón dentro de la ciudad. En la ilustración 75 se representan los elementos de la propuesta vial:



**ILUSTRACIÓN 75.** ELEMENTOS DE LA PROPUESTA VIAL.  
FUENTE: PROPIA.





## PROPUESTA PEATONAL

La propuesta peatonal tiene como objetivo que los usuarios no tengan restricciones a la hora de recorrer la ciudad. Es por esto que como se observa en la ilustración #, todo el proyecto del plan especial tiene conexiones peatonales.

Específicamente en el portal este, se propone un paso peatonal elevado de tal forma que se separen los flujos y se une con el eje que lleva al centro urbano consolidado.

Cada eje peatonal que unen a los componentes o portales, rematan con espacio público. En el centro urbano consolidado se proponen dos ejes de bulevares peatonales (tomando en cuenta el proyecto de la municipalidad del eje norte-sur) que generan una mega cuadra (ver ilustración 76).



**ILUSTRACIÓN 76. PROPUESTA PEATONAL.**  
FUENTE: PROPIA.



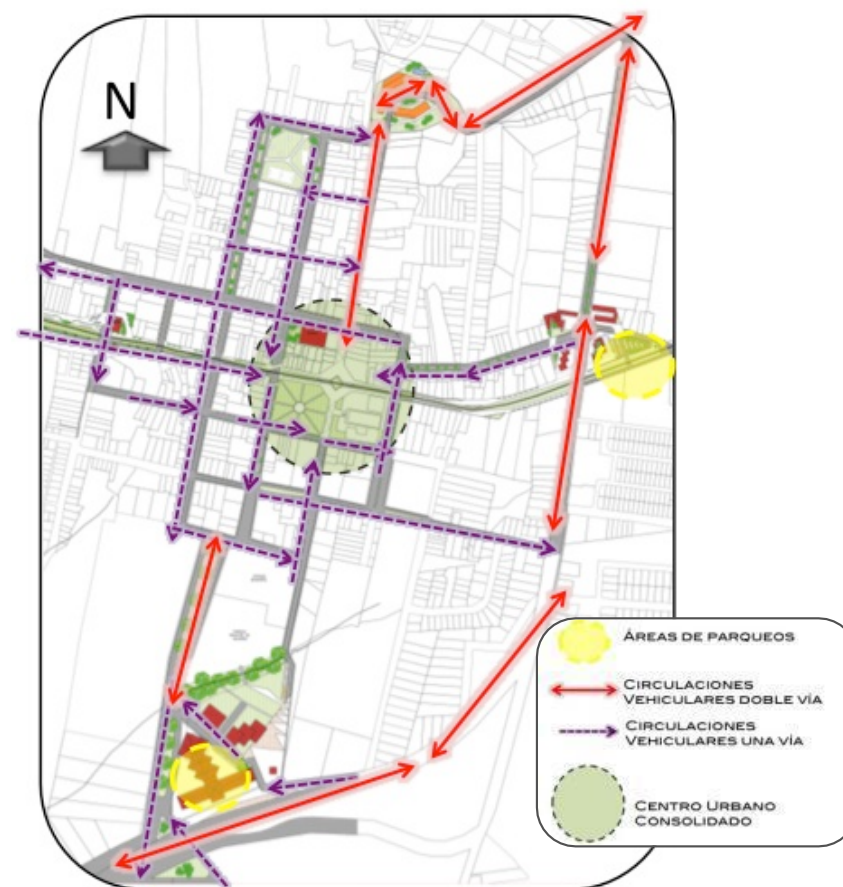
## PROPUESTA VEHICULAR

En la propuesta vial vehicular, se establecen dos tipos de vías (ver ilustración 77): la primera son circulaciones de doble vía que representan los flujos predominantes y que son accesos al centro urbano; el segundo tipo de circulación son de una vía de las cuales puede ser un carril o dos carriles y su objetivo es ordenar los flujos viales existentes y generar redundancia vial.

Como complemento a la propuesta vehicular, se ubican en el proyecto dos puntos de parqueo de manera que los usuarios puedan dejar sus vehículos en estos puntos y recorrer el proyecto peatonalmente. Estos están localizados en el sur (campo ferial) y este (venta de frutas).



## 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA



**ILUSTRACIÓN 77.** PROPUESTA VEHICULAR.  
FUENTE: PROPIA.

## PROPUESTA TRANSPORTE PÚBLICO

Para concentrar las rutas de transporte público mencionadas en el análisis urbano, se propone establecer una terminal para las rutas inter-distritales (ver ilustración 78).

A futuro, de funcionar el tren hacia el Pacífico, este portal se convertiría en una pequeña intermodal lo cual sería muy provechoso para los habitantes y la dinámica urbana.

Por otro lado, se mantiene la estación existente que trabaja rutas hacia el exterior de Orotina y se propone una para de autobuses en el campo ferial (sur de la ciudad) que conecta con la ruta nacional 27 con el objetivo de dar la oportunidad a los usuarios de abordar o de bajar en este punto y aproximarse al centro peatonalmente. Sería otra forma de atraer más usuarios utilizando el transporte público.

Se puede observar también que se plantea un circuito de recorridos para los autobuses que liberan congestiones viales en la zona de intervención.



## 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA



**ILUSTRACIÓN 78.** PROPUESTA TRANSPORTE PÚBLICO.  
FUENTE: PROPIA.



### 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA



**ILUSTRACIÓN 79.** PROPUESTA DERECHO DE VÍA.  
FUENTE: PROPIA.

Dentro del punto derechos de vía hay cinco tipos según su función como se muestra en la ilustración 79 y según su objetivo así se propone su diseño. Es importante recalcar la separación de flujos usando transiciones entre ellos. Las medidas planteadas se basan entre la teoría y la realidad llegando a un punto intermedio. En conjunto forman un circuito que unen los proyectos del plan.





Materiales:

+ Calzadas de concreto para disminuir la radiación que produce el asfalto tomando en cuenta el clima de Orotina.

+ Aceras y paso peatonal con la misma textura (adoquín) para que los usuarios lo perciba como un solo



**ILUSTRACIÓN 80.** PASO PEATONAL DIMENSIONES.  
FUENTE: PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 81.** PASO PEATONAL. FUENTE: PROPIA.

Los pasos peatonales se encuentra en las intersecciones entre peatón-vehículo. Como se observa en la ilustración 80, se hace un desnivel en la calzada para darle prioridad al peatón.

En la ilustración 81 se puede observar un pro de esta propuesta donde el paso peatonal se puede ver como una extensión de de las aceras.

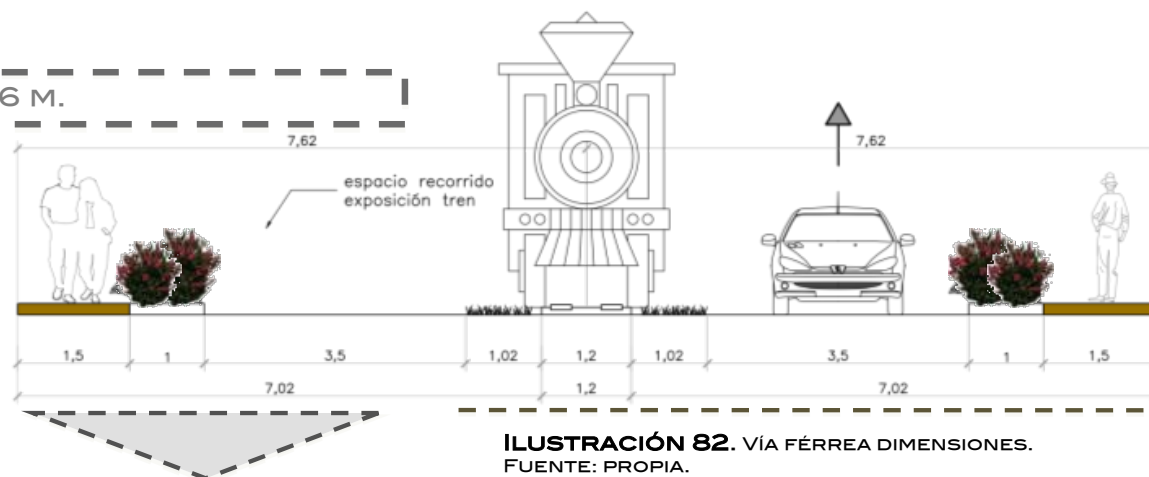


VÍA FÉRREA 16 M.

Materiales:

+ Se recomienda diferencia de texturas entre acera y área de exposición o ubicación de mupis para enfatizar cambio de uso.

+ Calzadas de concreto para disminuir la radiación que produce el asfalto tomando en cuenta el clima de Orotina.



**ILUSTRACIÓN 82.** VÍA FÉRREA DIMENSIONES.  
FUENTE: PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 83.** PROPUESTA Y ESTADO ACTUAL  
VÍA FÉRREA. FUENTE: PROPIA.

La propuesta de diseño para la vía férrea mantiene el eje del tren con franjas de seguridad a los lados (ver ilustración 82), un carril vehicular, franjas verdes y acera a los extremos.

Se propone además que opuesto al carril vehicular, se coloquen mupis que muestren la historia de Orotina y el ferrocarril como parte del recorrido histórico (ver ilustración 83)



VÍA PRIMARIA 17 M.

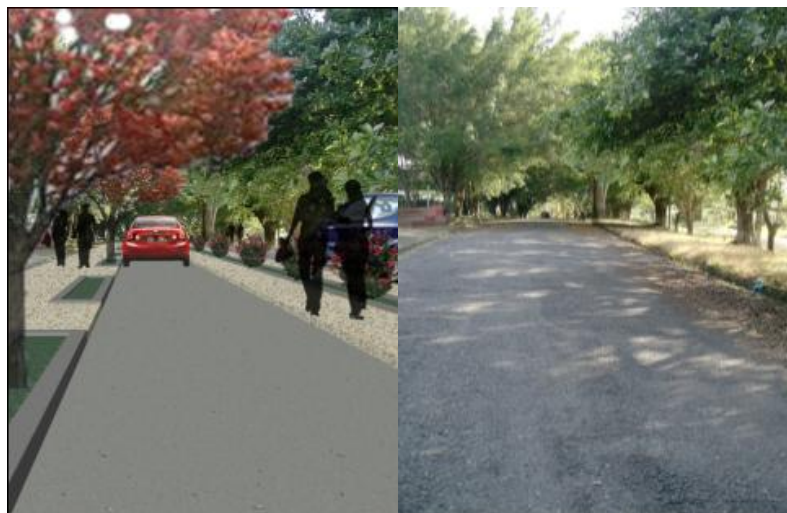
Materiales:

+ Calzadas de concreto para disminuir la radiación que produce el asfalto tomando en cuenta el clima de Orotina.

+ Aceras con adoquín rectangular para que los usuarios lo perciba cambio de uso.



**ILUSTRACIÓN 84.** VÍA PRIMARIA DIMENSIONES.  
FUENTE: PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 85.** PROPUESTA Y ESTADO ACTUAL  
VÍA PRIMARIA. FUENTE: PROPIA.

La propuesta de diseño para la vía primaria es que debido a las dimensiones amplias que presentan las vías actuales, generar un bulevar central entre carriles, un espacio de transición verde y aceras a los extremos (ver ilustración 84).

Como se observa en la ilustración 85, un ejemplo cerca del campo ferial del estado actual de la vía y la propuesta del proyecto.



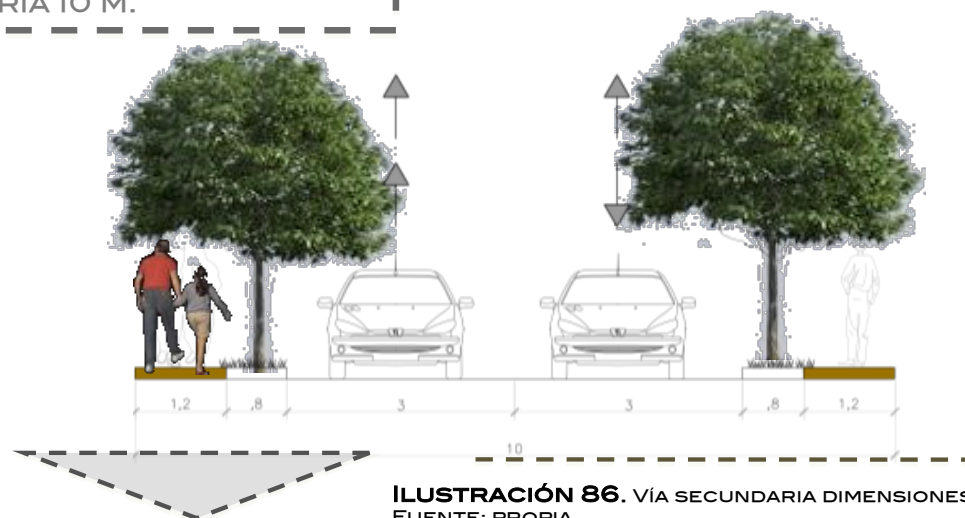


VÍA SECUNDARIA 10 M.

Materiales:

+ Calzadas de concreto para disminuir la radiación que produce el asfalto tomando en cuenta el clima de Orotina.

+ Aceras con adoquín rectangular táctil para que los usuarios lo perciba cambio de uso



**ILUSTRACIÓN 86.** VÍA SECUNDARIA DIMENSIONES.  
FUENTE: PROPIA.



**ILUSTRACIÓN 87.** PROPUESTA Y ESTADO ACTUAL  
VIA SECUNDARIA. FUENTE: PROPIA.

La propuesta de diseño para la vía secundaria se suprime el bulevar central entre carriles (debido a dimensiones de la vía existente) como se aprecia en la ilustración 86, se mantiene la franja verde de transición y flujo peatonal en los extremos.

Como se observa en la ilustración 87, un ejemplo al norte de la estación del ferrocarril del estado actual de la vía y la propuesta del proyecto.



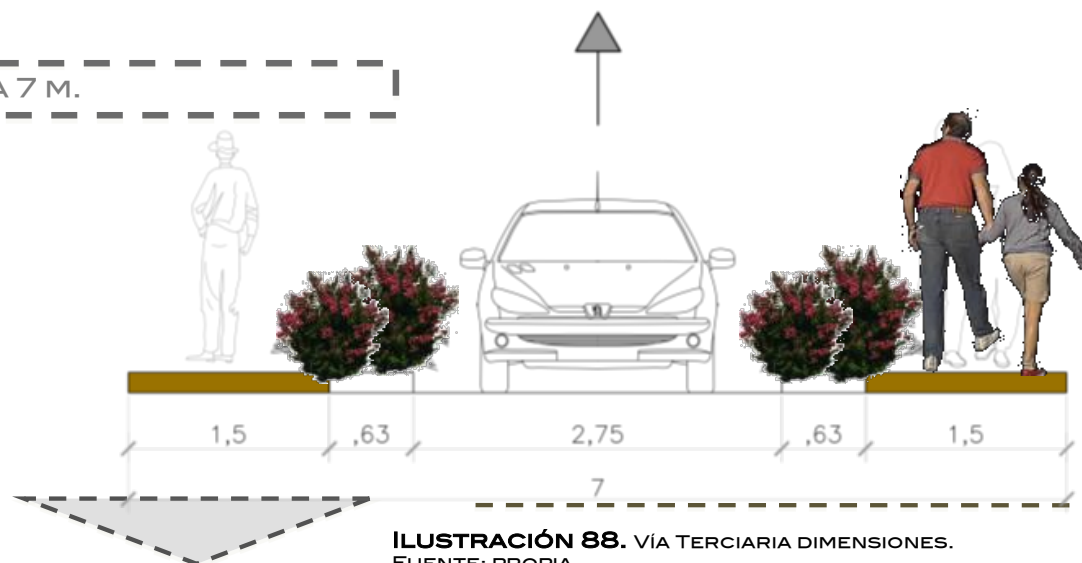


VÍA TERCIARIA 7 M.

Materiales:

+ Calzadas de concreto para disminuir la radiación que produce el asfalto tomando en cuenta el clima de Orotina.

+ Aceras con adoquín rectangular táctil para que los usuarios lo perciba cambio de uso



La propuesta de diseño para la vía terciaria que son de redundancia vial, se propone un solo carril con la franja verde de transición y el respectivo espacio para el peatón a los extremos (ver ilustración 88).

Como se observa en la ilustración 89, un ejemplo al suroeste de la ciudad del estado actual de la vía y la propuesta del proyecto.



**ILUSTRACIÓN 89. PROPUESTA Y ESTADO ACTUAL**  
VIA TERCIARIA. FUENTE: PROPIA.



### 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA

#### VEGETACIÓN PROPUESTA



Arbustos con  
flores, altura baja  
(0.8 - 1m)  
Para vía férrea, y  
vía terciaria

MIL FLORES



**ILUSTRACIÓN 90. ARBUSTO MIL FLORES.**  
FUENTE: [HTTP://IMAGENSUBIR.INFOJARDIN.COM/SUBE/IMAGES/RGH1249342568Z.JPG](http://IMAGENSUBIR.INFOJARDIN.COM/SUBE/IMAGES/RGH1249342568Z.JPG)

VIANILLO



**ILUSTRACIÓN 91. ARBUSTO VAINILLO.**  
FUENTE: [HTTP://WWW.ELMUNDOFORESTAL.COM/ALBUM/VAINILLO.JPG](http://WWW.ELMUNDOFORESTAL.COM/ALBUM/VAINILLO.JPG)



Árbol con flores, altura  
alta (20-30 m.)  
Para vía primaria

Roble  
Sabana



**ILUSTRACIÓN 92. ÁRBOL ROBLE  
SABANA.** FUENTE: [HTTP://STATIC.PANORAMIO.COM/PHOTOS/ORIGINAL/30268311.JPG](http://STATIC.PANORAMIO.COM/PHOTOS/ORIGINAL/30268311.JPG)



Árbol con flores,  
altura media  
(5-8m.)  
Para vía secundaria

Guachipelín



**ILUSTRACIÓN 93. ÁRBOL GUACHIPELÍN.** FUENTE: [HTTP://LANORMA-ECOLODGE.COM/IMG/TREE-GUACHIPELIN-AD1005-LNEL-07296.JPG](http://LANORMA-ECOLODGE.COM/IMG/TREE-GUACHIPELIN-AD1005-LNEL-07296.JPG)

Estas especies fueron seleccionadas de las recomendaciones que da el Lic. Omar Rodríguez (biólogo) en la *Propuesta de acciones y proyectos para incrementar la cobertura vegetal en la ciudad de Orotina (2008)*



### 3.1.7. DISEÑO DE LOS COMPONENTES PROPUESTOS

Los componentes que forman parte del plan especial de regeneración urbana son portales urbanos ubicados estratégicamente en el plan maestro por su atractivo y riqueza histórico-cultural que presentan como se mencionó en las etapas del proceso.

Como se aprecia en la ilustración 94, cada portal tiene su nombre y sus particularidades ya que si bien tienen los mismos objetivos, ninguno se repite.



**ILUSTRACIÓN 94.** PORTALES CULTURALES.  
FUENTE: PROPIA.





P1 - ESTACIÓN DEL FERROCARRIL



ILUSTRACIÓN 95. PROPUESTA PORTAL 1 ESTACIÓN  
DEL FERROCARRIL. ELABORACIÓN: PROPIA



El portal 1 esta compuesto de dos proyectos: uno es la estación del ferrocarril la cual se propone abrir al publico como museo y para exposiciones de arte y el segundo la estación de autobuses de las rutas inter-distritales. Se hace uso del eje ferroviario para unirlo al centro urbano consolidado como se observa en la ilustración 95. Este portal se ubica al oeste del plan maestro





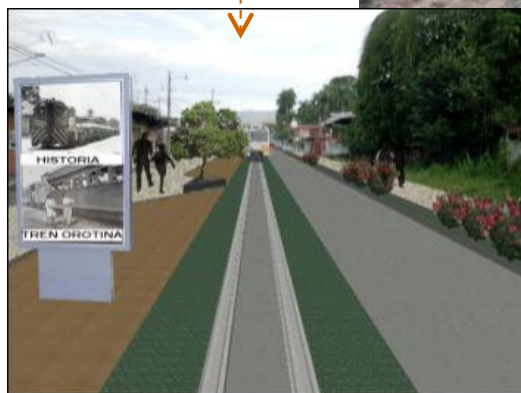


ILUSTRACIÓN 96. COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y  
PROPUESTA PORTAL 1 ESTACION FERROCARRIL.  
ELABORACIÓN: PROPIA



## P2 – HOSPEDAJE/RECREACIÓN

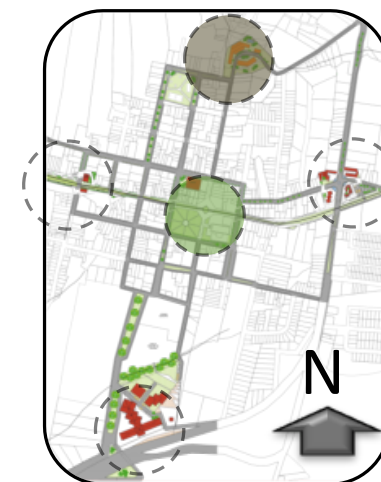


ILUSTRACIÓN 97. PROPUESTA PORTAL 2  
HOSPEDAJE. ELABORACIÓN: PROPIA

Para recreación, se toma la cancha existente al norte de la ciudad y se mejora dotándola de un espacio definido para practicar fútbol, juegos infantiles y área de instalaciones urbanas que sirven como quioscos.

### 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA

El portal 2 esta compuesto de dos proyectos adyacentes: hospedaje y recreación. Para el proyecto de hospedaje se propone un hotel cerca de la salida a la ruta nacional 3 (ver ilustración 97), complementado con un parque para practica de deportes como patineta, bicicleta (skatepark) y área de quioscos.





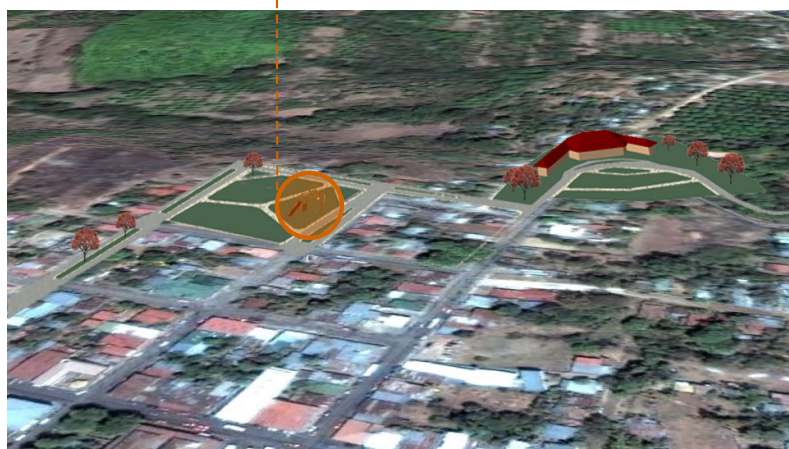
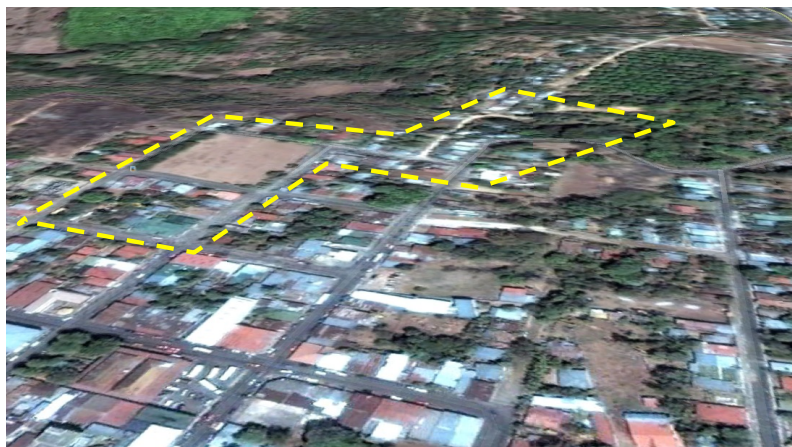


ILUSTRACIÓN 98. COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y  
PROPUESTA PORTAL 2 RECREACION Y HOSPEDAJE.  
ELABORACIÓN: PROPIA

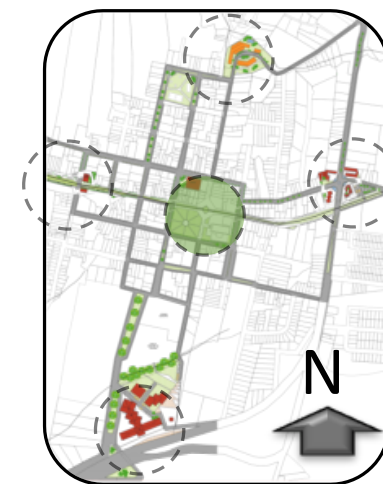


## CUC PARQUE/IGLESIA/MERCADO



ILUSTRACIÓN 99. PROPUESTA CENTRO URBANO  
COLSOLIDADO. ELABORACIÓN: PROPIA

El diseño del Centro Urbano Consolidado es una mega cuadra que toma en cuenta le bulevar propuesto por la municipalidad de norte a sur y se complementa con otro eje peatonal de este a oeste tomando los rieles del tren para incorporarlos en la propuesta como se muestra en la ilustración 99. El centro urbano consolidado se ubica en el centro del proyecto.





### 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA



A través de las imágenes se pretende mostrar el estado actual del centro urbano consolidado



ILUSTRACIÓN 100. COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA CENTRO URBANO CONSOLIDADO. ELABORACIÓN: PROPIA



P3 – VENTA DE FRUTAS

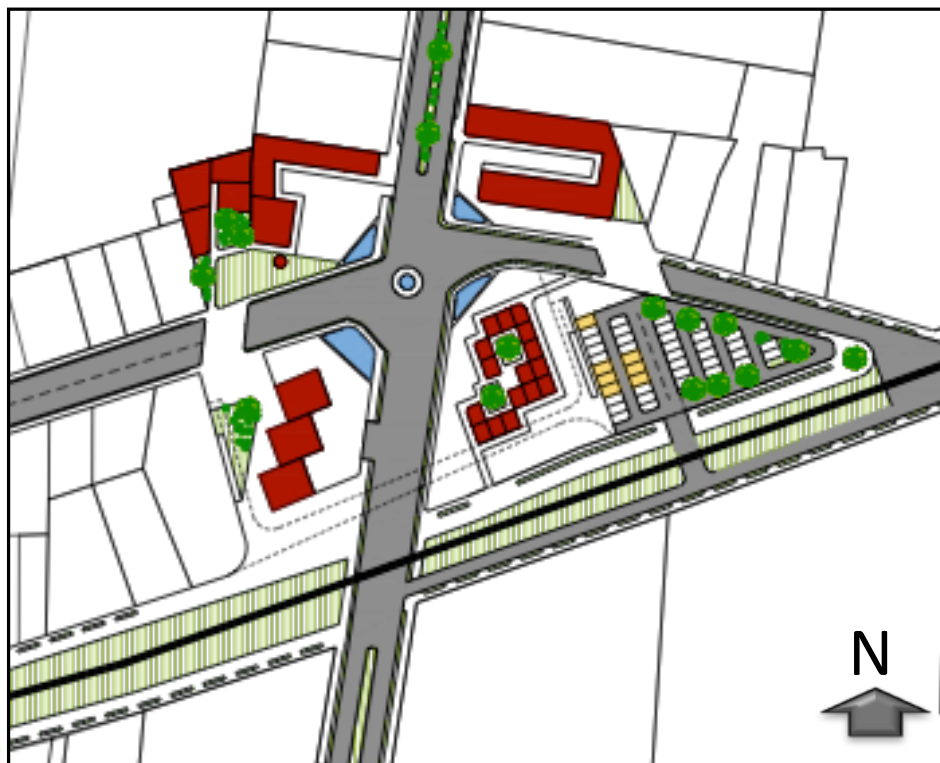


ILUSTRACIÓN 101. PROPUESTA PORTAL 3 FRUTAS.  
ELABORACIÓN: PROPIA

El diseño para este portal se compone de cuatro cuadras circundantes a una fuente que marca el acceso al centro de Orotina como se muestra en la ilustración #. Los usos propuestos son comerciales y de servicios complementarios a los existentes. El portal cultural 3 (P3) se ubica al este del proyecto.

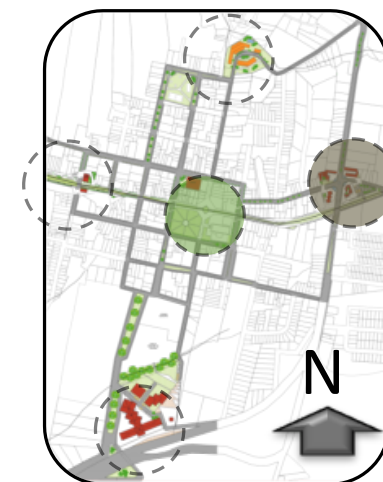






ILUSTRACIÓN 102. COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y  
PROPUESTA PORTAL 3 FRUTAS. ELABORACIÓN: PROPIA



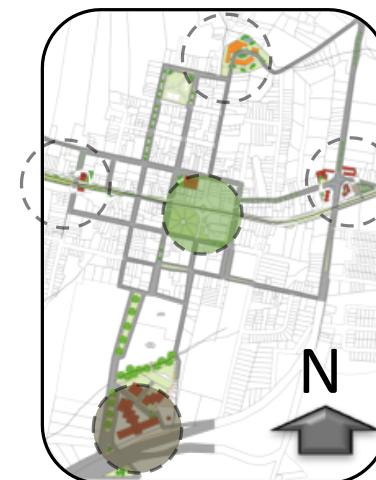
## P4 – CAMPO FERIA


ILUSTRACIÓN 103. PROPUESTA CAMPO  
FERIAL. ELABORACIÓN: PROPIA

ILUSTRACIÓN 104. ACERCAMIENTO  
PROPUESTA CAMPO FERIA. ELABORACIÓN:  
PORPIA

Aprovechando el área verde que tiene el campo ferial, se proponen bulevares complementarios a los existentes. Asimismo, se propone un puente como conector entre el campo ferial y el parque rescate de valores donde se hará la escuela de música.

Se propone además un acceso y salida por la ruta 27 San José – Caldera y una gran plaza urbana que luego conecta con el centro urbano. Este también sirve como punto de estacionamiento y abordaje de autobuses.







Con estas ilustraciones se muestran propuestas urbanas en puntos específicos del campo ferial por ejemplo la bahía de autobuses en la ruta a caldera y el espacio público de la plaza interna.

ILUSTRACIÓN 105. COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA PORTAL 4 CAMPO FERIAL. ELABORACIÓN: PROPIA



### 3.2. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

#### 3.2.1. ANÁLISIS DE COMPONENTES

Se realiza un análisis de los componentes mencionados con el fin de determinar con cual de ellos se alcanza con mayor éxito el objetivo del proyecto y desarrollarlo a nivel de anteproyecto.

Para este análisis se toma en cuenta: ubicación, objetivo de cada componente e infraestructura existente que se puede encontrar en cada componente (ver tabla #)

El componente marcado en naranja, es decir el campo ferial es el que dada su ubicación (conexión ruta 27) e infraestructura existente (consolidada sin uso) se determina que será el que se desarrollará como anteproyecto

		UBICACIÓN	OBJETIVO	INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
PROYECTOS	ESTACION	Oeste del centro urbano, conecta con CUC y otros distritos	Rescate Histórico	Infraestructura de la estación y rieles del ferrocarril
	TURISMO	Norte del centro urbano, conecta ruta nacional 3 Cerro del Aguacate y CUC	Diversificar uso de suelo	Solamente cancha
	CUC	Núcleo del centro urbano, se conecta con 4 portales y ruta nacional 3 Cerro del Aguacate	Fortalecer centro consolidado	Todos los servicios el infraestructura urbana
	FRUTAS	Este del centro urbano, conecta con ruta nacional 3 Cerro del Aguacate y otros distritos	Rescate cultural	Todos los servicios el infraestructura urbana
	CAMPO F.	Sur del centro urbano, conecta con ruta nacional 27 Caldera - San José y CUC	Rescate cultural	Áreas verdes, anfiteatro, espacios para reunión pública, infraestructura urbana

TABLA 15. ANÁLISIS COMPONENTES. FUENTE: PROPIA.



### 3.2.2. CONCEPTO

El concepto para la propuesta arquitectónica es la **VIVENCIA URBANA**, donde el campo ferial funciona como conector entre los flujos predominantes y otras actividades que se dan en el centro (ejemplo; escuela de música anexo al campo ferial, el centro urbano consolidado y los otros portales).

Puesto en sitio, el concepto busca que el campo ferial a través de las actividades propuestas genere la vivencia urbana que el tren pero en la coyuntura vial actual.

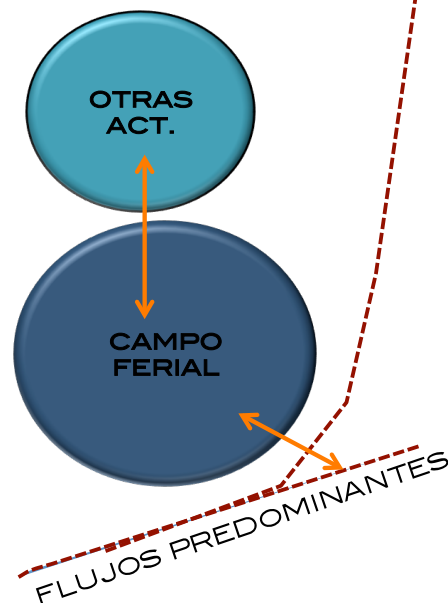


ILUSTRACIÓN 106. CONCEPTO ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA.

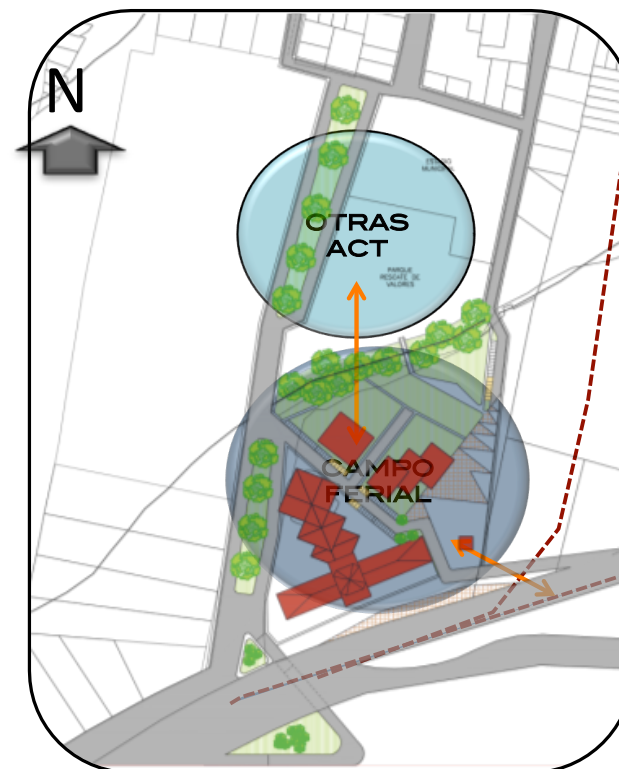


ILUSTRACIÓN 107. CONCEPTO EN SITIO. FUENTE: PROPIA.





**3.2.3. PLANTA DE SITIO**

El campo ferial cuenta con tres estructuras existentes:

La estructura 1, como se observa en la ilustración 108, es donde se realizan la Feria de las Frutas anualmente; la estructura 2 es un salón multiuso y la tercera es el anfiteatro.

Como parte de la propuesta, se establece intervenir la estructura existente 1, el anfiteatro y crear una nueva que corresponde a un área de comidas.

A continuación se detalla que el estado y especificaciones de las estructuras existentes a intervenir.

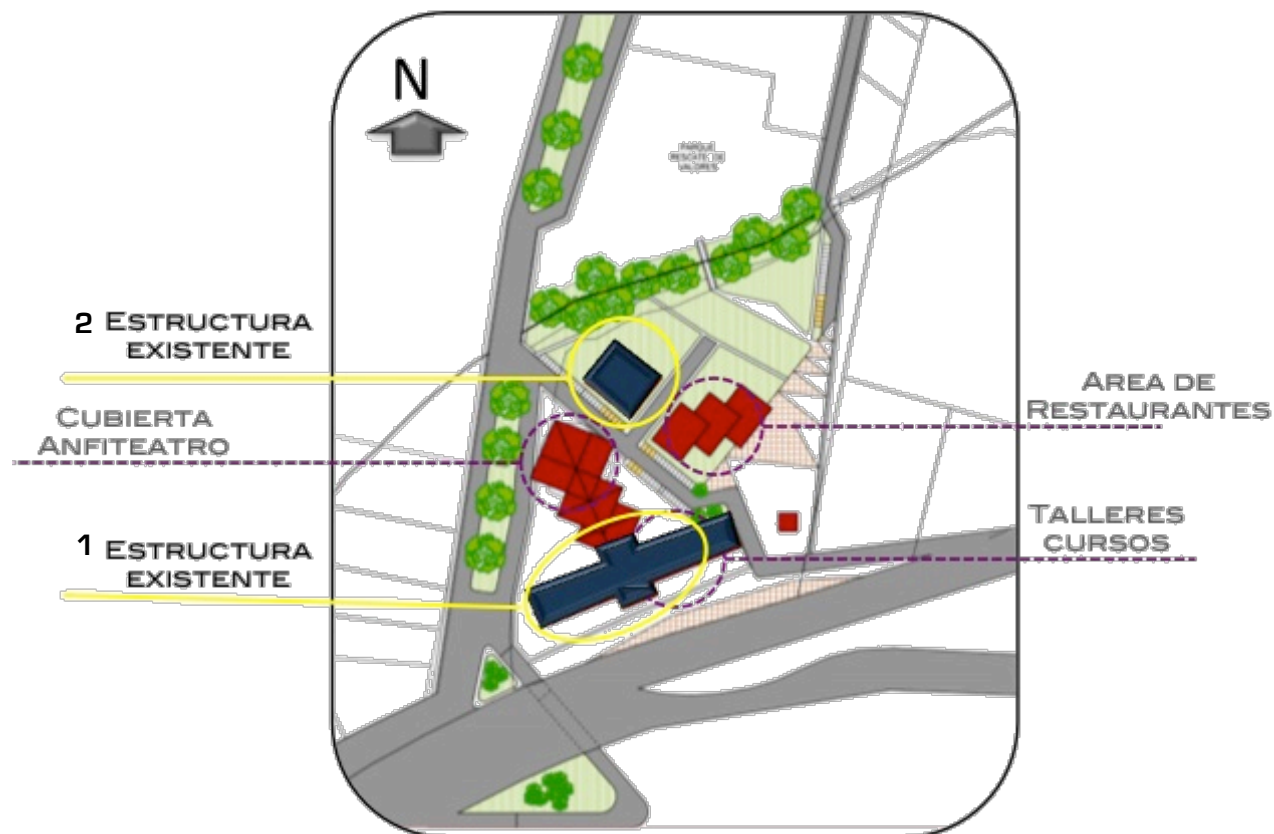


ILUSTRACIÓN 108. PLANTA DE SITIO  
CAMPO FERIAL. FUENTE: PROPIA.





## ÁREA FERIA DE LAS FRUTAS



ILUSTRACIÓN 109. FERIA DE LAS FRUTAS.  
FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA



ILUSTRACIÓN 111. ESTRUCTURA  
FERIA DE LAS FRUTAS 1. FUENTE:  
PROPIA



ILUSTRACIÓN 112.  
ESTRUCTURA FERIA DE LAS  
FRUTAS 2. FUENTE: PROPIA

Estructura metálica modulada en 8  
metros entre apoyos

Doble altura con cerramientos mínimos

Servicios sanitarios dentro de la  
estructura

## ANFITEATRO



ILUSTRACIÓN 110. ANFITEATRO CAMPO FERAL.  
FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA



ILUSTRACIÓN 113 ANFITEATRO  
1. FUENTE: PROPIA



ILUSTRACIÓN 114. ANFITEATRO 2.  
FUENTE: PROPIA

Anfiteatro de 1333 metros cuadrados

Remate área feria de las frutas

Aproximadamente a - 1.8 m

Mucha vegetación alrededor

## 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA



## 3.2.4. PAUTAS DE DISEÑO

P  
4  
C  
A  
M  
P  
O  
F  
E  
R  
I  
A  
L

Luego del concepto y el análisis de la infraestructura existente en el campo ferial, se determinan las siguientes pautas de diseño:

**A.En** la estructura existente donde se realiza la Feria de las frutas, proponer un segundo nivel aprovechando la altura actual y utilizar este nuevo espacio para hacer aulas o talleres (14 talleres) de capacitación enfocado a la cultura y el arte.

**B.Generar** una cubierta para el anfiteatro que permita su uso para actividades artísticas y culturales todo el año.

**C. Aprovechando** el espacio libre con el que cuenta el campo ferial, proponer un área de restaurantes y que esté cerca del acceso desde la ruta 27 con el fin de atraer a los flujos predominantes.

**D. Proponer** conectores con el centro urbano a través de espacio público (plaza urbana)

**E.Generar** una conexión entre el campo ferial y el Parque Rescate de Valores donde se ubicará la escuela de música y donde está actualmente el polideportivo para crear un eje cultural – deportivo.

**F.Proponer** otro punto de parqueo en el campo ferial.

**G.Traducir** el lenguaje arquitectónico característico del centro urbano (aleros proyectados para el peatón, mantener escala humana) en los proyectos nuevos.



## 3.2.5. PLANTA DE CONJUNTO

Como se puede observar en la ilustración #, el proyecto del campo ferial queda limitado al norte por la quebrada donde se plantea un puente de conexión con el parque rescate de valores; al sur la ruta nacional 27 desde donde se puede ingresar y salir del proyecto.

La cercanía que presenta el campo ferial P4, con el centro urbano (CUC) y el resto de portales (P1, P2, P3), hace que el centro urbano desde este punto sea accesible a quienes transitan por la ruta San José - Caldera



ILUSTRACIÓN 115. PORTAL 4 CONJUNTO. FUENTE: PROPIA



### 3.2.5. DISEÑO ARQUITECTÓNICO

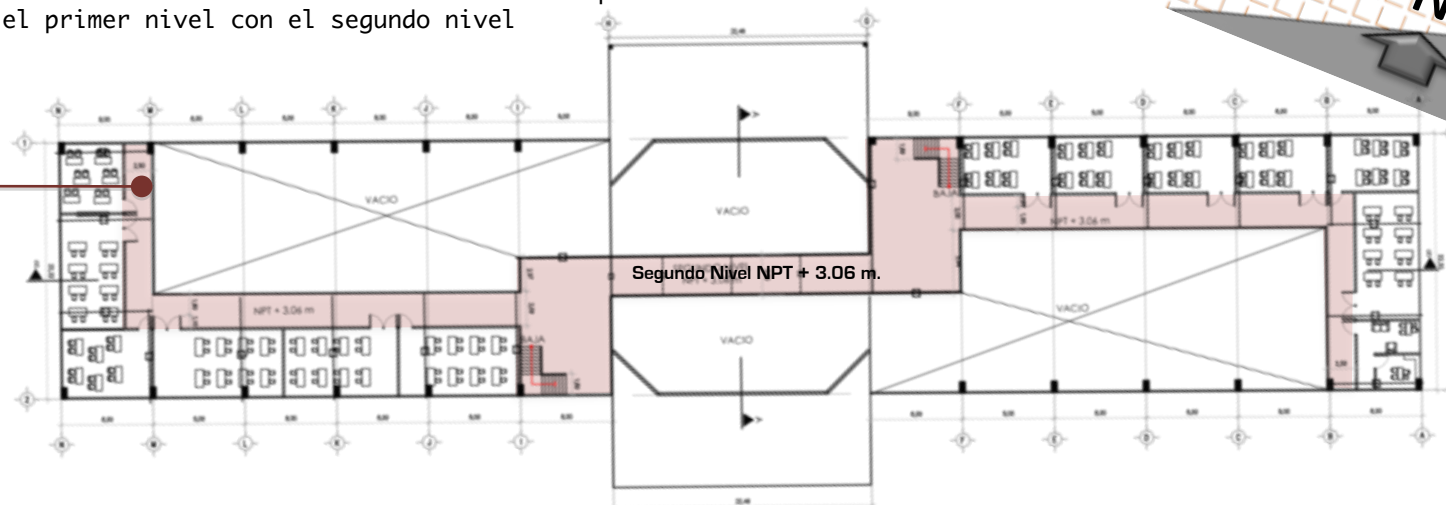
#### TALLERES

Los talleres propuestos se ubican en la estructura existente donde se realiza la anual feria de las frutas (ver plano 4).

Aprovechando la doble altura se plantean 13 talleres en dos alas unidos por un puente como se puede observar en el plano 5.

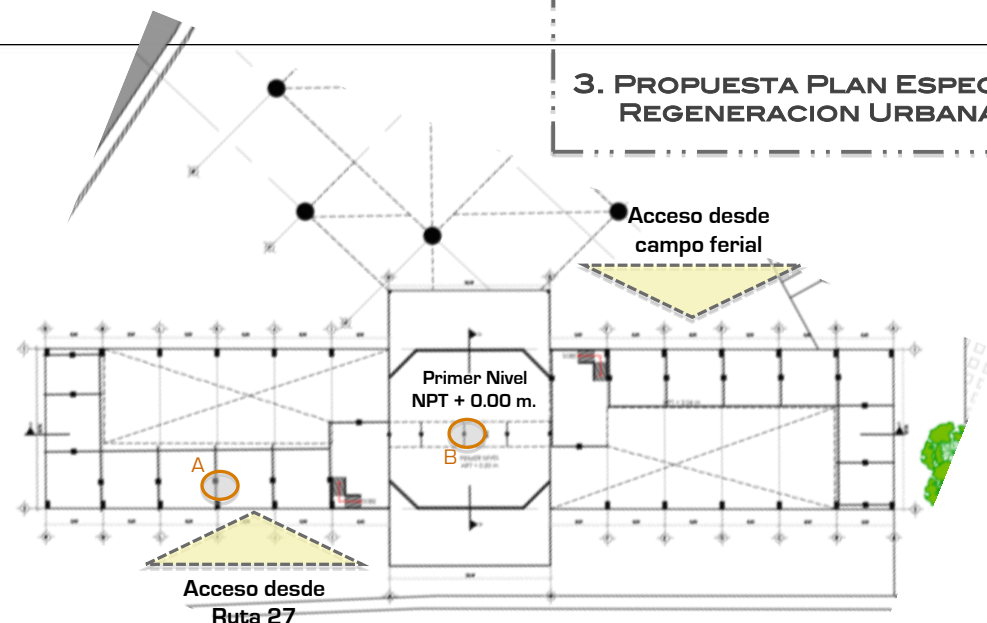
Cada ala tiene su núcleo de escaleras que llega a un espacio común que puede ser utilizado como área de exposición. Como se observa en el diseño del segundo nivel, el pasillo de circulación da a vacíos que relacionan el primer nivel con el segundo nivel.

Área de circulación



PLANO 5. SEGUNDO NIVEL NPT + 3.06 m. ÁREA TALLERES. FUENTE: PROPIA

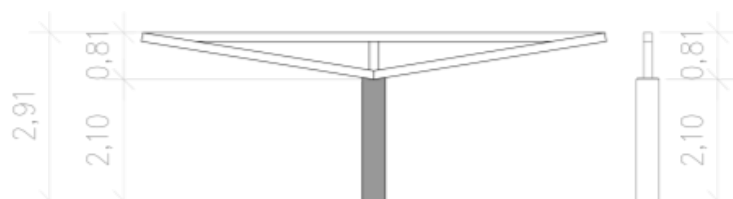
### 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA



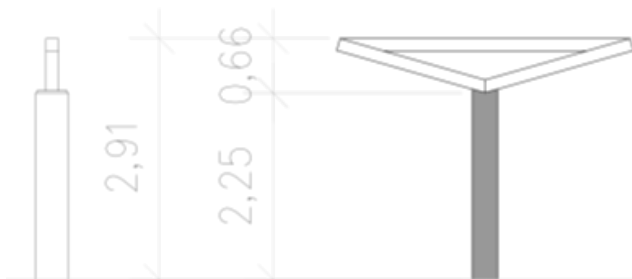
PLANO 4. PRIMER NIVEL NPT + 0.00 m. ÁREA FERIA DE LAS FRUTAS. FUENTE: PROPIA







PLANO 6. DETALLE COLUMNA TIPO A. FUENTE PROPIA.



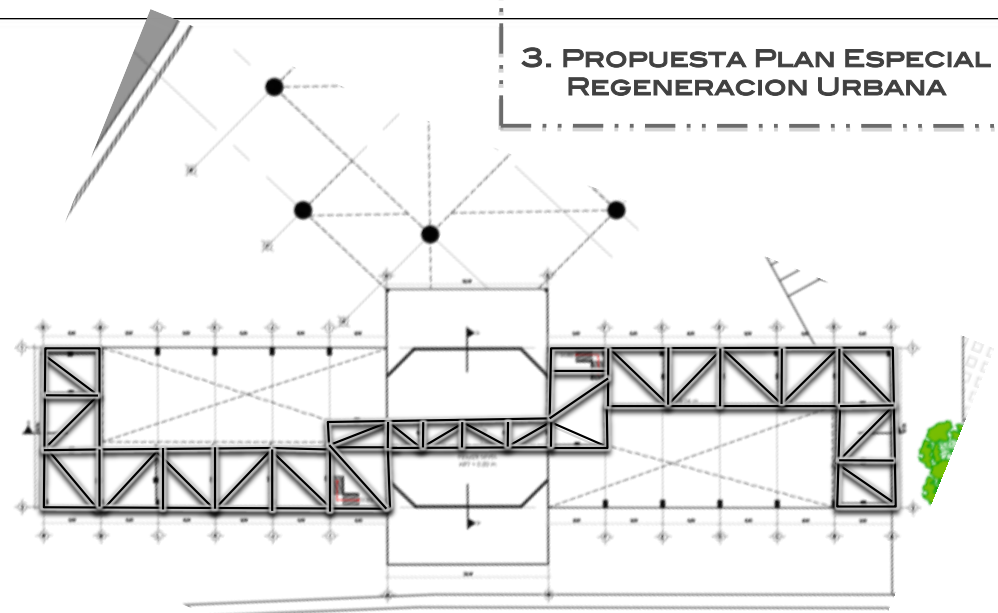
PLANO 7. DETALLE COLUMNA TIPO B. FUENTE PROPIA.

La propuesta estructural para este proyecto se basa en estructuras espaciales sobre pilotes de concreto, relacionandolos con la estructura que presenta la estructura de columnas de acero y cerchas americanas (ver plano 6 y 7).

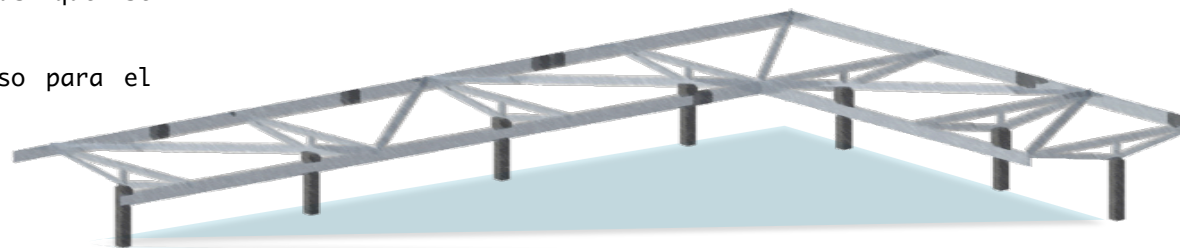
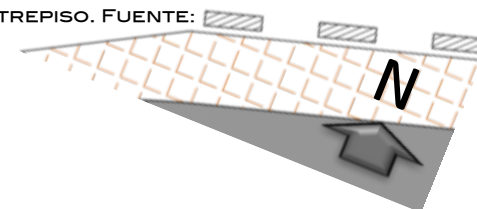
Asimismo, se busca que utilicen el minimo espacio pusible para que no interfieran con. las exposiciones y ferias que se realicen en este espacio.

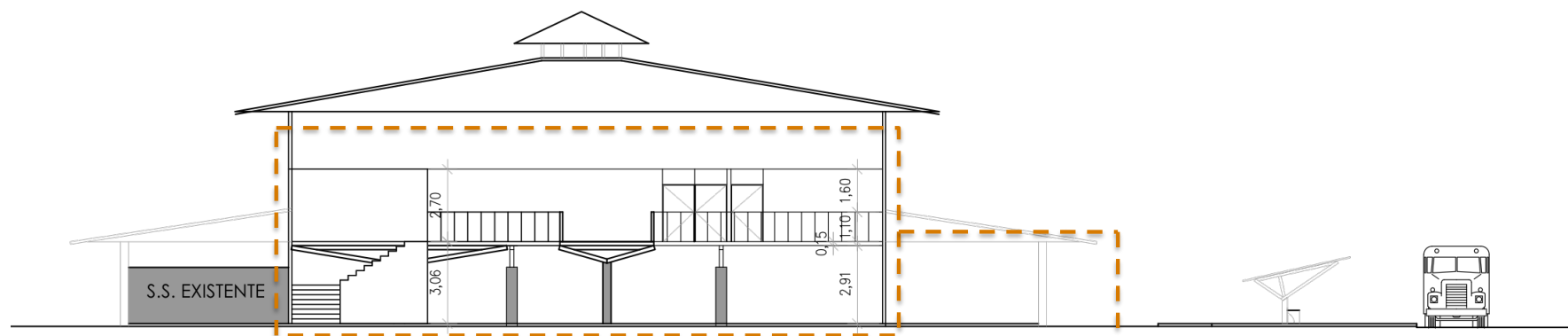
En el plano 8, se muestra la propuesta de entrepiso para el segundo nivel propuesto anteriormente.

### 3. PROPUESTA PLAN ESPECIAL REGENERACION URBANA

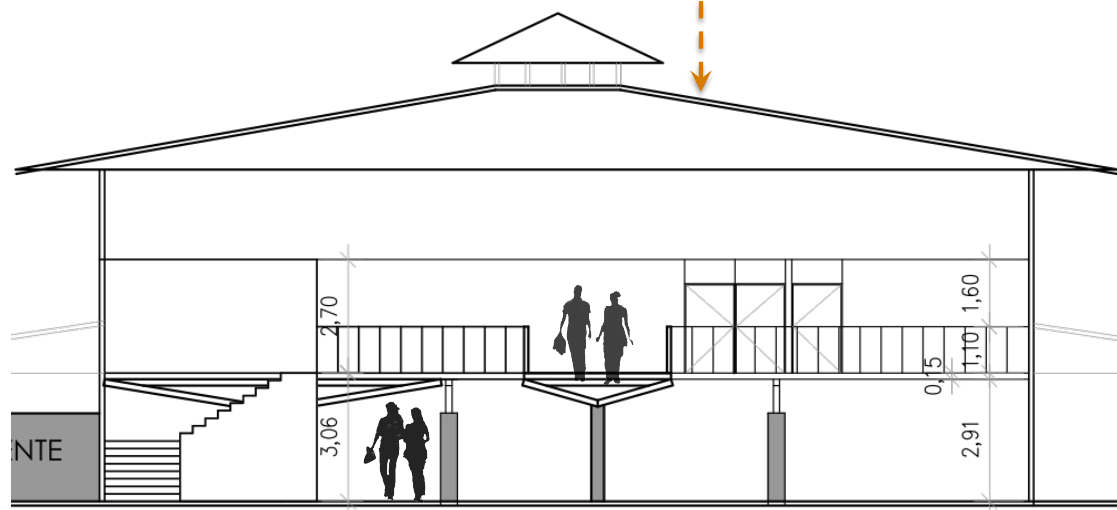


PLANO 8. PROPUESTA ENTREPISO. FUENTE: PROPIA





PLANO 9. SECCIÓN A-A TALLERES. FUENTE: PROPIA



## ÁREA RESTAURANTES

Los cuatro restaurantes propuestos como volumetría se plantean como un solo bloque pero son independientes. Como se observa en el plano 10, se propone que cada uno tenga su cocina con acceso posterior para carga y descarga, servicios sanitarios, área de restaurante y terraza que da hacia la plaza urbana.



R1/R2/R3/R4



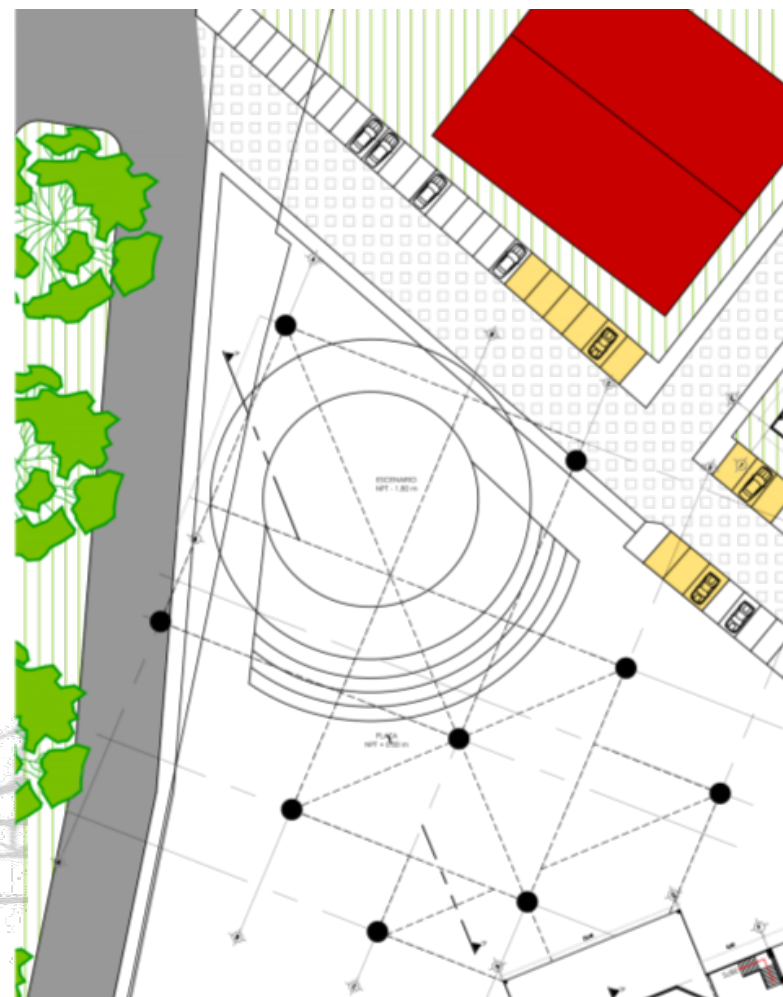
PLANO 10. PLANTA DISTRIBUCIÓN RESTAURANTES.  
FUENTE: PROPIA



### CUBIERTA ANFITEATRO

La cubierta del anfiteatro se une perceptualmente con la estructura de los talleres para generar un paso techado que se pueda utilizar para exposiciones, presentaciones o una extensión de la feria de las frutas.

Como se observa en el plano 11, la cubierta esta compuesta de 3 cuadros intersecados.



**PLANO 11. PLANTA CUBIERTA ANFITEATRO.**  
FUENTE: PROPIA





VISTAS GENERALES

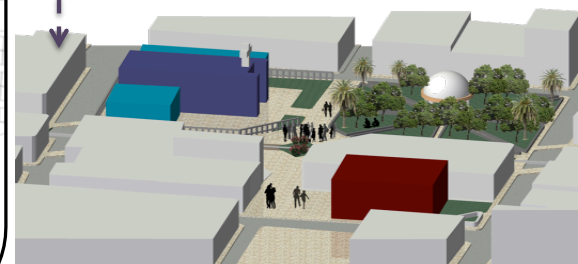


ILUSTRACIÓN 116. VISTAS GENERALES. FUENTE: PROPIA



## CAPITULO 4\_ CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES



#### 4.1. CONCLUSIONES

El planteamiento de portales como símbolos para hacer la ciudad de Orotina accesible a los visitantes a través de un plan especial de regeneración urbana, hace del proyecto una propuesta factible ya que el gobierno local quiere incorporar este tipo de planes en el plan regulador para rescatar a Orotina de las circunstancias viales que vive hoy (bordear el centro, no entrar).

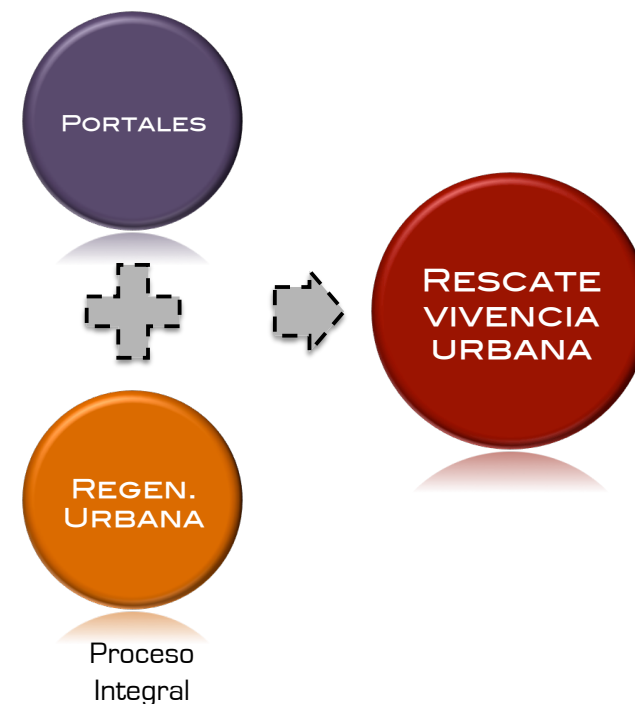
El análisis urbano permitió rescatar variables desde las perceptivas hasta las físicas y proponer un plan consolidado con la realidad. La contraposición de la percepción entre investigador y usuarios que se realizó en el ejercicio de percepción urbana amplió la visión del proyecto.

Conocer los proyectos que tiene la Municipalidad para el casco central enriqueció el planteamiento de este proyecto y llevo a la conclusión que si bien llevan objetivos similares con este trabajo, es importante rescatar que no se debe ver como proyectos aislados sino como un conjunto que tienen el mismo resultado: **RESCATE DE LA VIVENCIA URBANA DE OROTINA**.

El realizar el plan a través de etapas como proceso permitió tener claridad en las variables necesarias para poder lograr los objetivos planteados.

Como conclusión se puede decir que plantear propuestas de mejoramiento, el rescate histórico y cultural de la ciudad devolverían a Orotina esa vivencia urbana (que es más una forma de vida) de recibir a visitantes como sucedía con el paso del tren.

Símbolos:  
Volver a entrar a  
Orotina



#### 4.1. RECOMENDACIONES

En el apartado de recomendaciones, se plantean dos puntos: por un lado recomendaciones para la gestión del proyecto y por el otro recomendaciones al plan regulador y al gobierno local. Recomendaciones claves para el éxito del proyecto se exponen a siguientes:

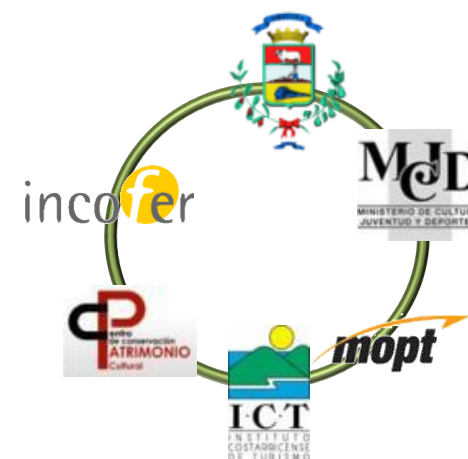
**1. Dada** la diversidad de proyectos presentes en el plan, se debe dar una alianza interinstitucional entre Municipalidad y otras entidades para abarcar cada proyecto como se corresponde siendo la Municipalidad como ente rector de ejecución de la propuesta.

**2. Se** recomienda crear un plan de restauración de los inmuebles patrimoniales (de ser el caso) en conjunto con el Centro de Investigación de Patrimonio Cultural para asegurar el mantenimiento de las edificaciones. Asimismo, dar incentivos a aquellos dueños de casa antiguas en el centro urbano para mejorar y mantener los inmuebles y que sirvan como parte de los recorridos históricos de la ciudad.

**3. Para** asegurar el éxito del proyecto se recomienda ejecutarlo en etapas poniendo un plazo de 10 años máximo para realizar la totalidad del plan. Ejecutar portales y ejes conectores intercalados con el fin de no dejar relegado alguna de las etapas del proceso planteados anteriormente.

**4. Se** recomienda cambiar la dinámica actual de predominio del vehículo por la importancia del peatón en la ciudad incorporando desde un principio del proyecto los pasos peatonales y a través de la educación de los usuarios a darle la prioridad al peatón.

**5. Además** de gestionar la salida desde el campo ferial a la ruta nacional 27, se recomienda gestionar el acceso al campo desde la ruta 27 ya que se considera elemento clave para el plan que el campo ferial sea también acceso al centro urbano y atraer a los usuarios que pasan por esta vía.





Para poder aplicar la propuesta de Portales Culturales en Orotina: Plan Especial de Regeneración Urbana para el centro y que cumpla con los requerimientos del plan regulador se deben realizar las siguientes recomendaciones:

- 1. Se** recomienda cambiar el nombre de renovación urbana como parte del Plan regulador por regeneración urbana ya que ambas son herramientas urbanísticas pero con resultados distintos, si se quiere mantener y mejorar lo existente (como el plan propuesto en este trabajo) se trata de una regeneración. Renovación en cambio, implica botar lo existente y hacer un proyecto nuevo.
- 2. En** cuanto al mapa oficial del plan regulador se recomienda ampliar las zonas de regeneración urbana que presenta este y que incluya otros puntos de interés como por ejemplo el centro urbano consolidado expuesto en este trabajo y el mercado que también es un patrimonio declarado.
- 3. Se** recomienda incluir en los usos de suelos permitidos para el centro urbano, el hospedaje turístico tipo 1 ya que se considera importante incluir proyectos turísticos de mayor alcance para lograr captar una mayor afluencia de turistas a Orotina.
- 4. Con** el objetivo de lograr un proceso integral de cambio y mejoras, se recomienda que se tome el plan especial propuesto como base para incluir proyectos futuros bajo estos lineamientos de tal manera que complementen al plan.
- 5. Se** recomienda incorporar a la Cámara de Comercio de Orotina y la comunidad para retroalimentar los proyectos planteados así como la búsqueda de alianzas entre sector público y privado.





## BIBLIOGRAFÍA

Acuña Quiel, J. (2006). **Centro para el desarrollo de las artes visuales contemporáneas**. Proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura, Escuela de Arquitectura, Facultad de Ingeniería de la Universidad de Costa Rica (Ciudad Rodrigo Facio)

Ander- Egg, E. (1982) **La explosión demográfica y El proceso urbano**. Buenos Aires, Argentina : Editorial Humanitas.

Arroyo Araya, L. (2008). **Turrucare centro urbano de desarrollo alternativo**. Proyecto de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura, Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Instituto Tecnológico de Costa Rica. (San José)

Arguello Rodríguez, M. (1984) **Desarrollo urbano**. San José, Costa Rica : Editorial Universidad Estatal a Distancia.

Asociación Costarricense del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios. (1999). **El patrimonio arquitectónico de Costa Rica**. San José, Costa Rica: Ministerio de Cultura Juventud y Deportes.

Brenes Cerda, M. & Vargas Jaubert, A. (2009). **Parque metropolitano del noreste: propuesta de diseño urbano arquitectónico, ecomuseo y centro cultural del café**. Proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo, Instituto Tecnológico de Costa Rica (San José).

Brenes Martínez, J. (2004). **Centro de actividades culturales para la ciudad de Cartago**. Proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura, Escuela de Arquitectura, Facultad de Ingeniería de la Universidad de Costa Rica (Ciudad Rodrigo Facio)

Brenes Mata, E. (1995). **Peatonización: una opción para el rescate urbano**. Cartago, Costa Rica : Editorial Tecnológica de Costa Rica.  
Boix Gene, J. (1970). **El arte en la arquitectura**. España Barcelona: Ediciones CEAC.

Camacho Sandoval, A. C. (2001). **Orotina conquista inversiones** [Versión electrónica], Periódico El Financiero. Recuperado el 29 de setiembre del 2010, de [http://www.elfinancierocr.com/ef\\_archivo/2001/noviembre/24/negocios4.html](http://www.elfinancierocr.com/ef_archivo/2001/noviembre/24/negocios4.html)

Camacho Sandoval, A. C. (2010). **Autopista eleva precio de terrenos** [Versión electrónica], Periódico El Financiero. Recuperado el 29 de setiembre del 2010, de [http://www.elfinancierocr.com/ef\\_archivo/2010/marzo/14/negocios2285987.html](http://www.elfinancierocr.com/ef_archivo/2010/marzo/14/negocios2285987.html)

Campos Rodríguez, E. (1995). **Nodo cultural, recreativo y comercial para el cantón de turrubares**. Proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura, Escuela de Arquitectura, Facultad de Ingeniería de la Universidad de Costa Rica (Ciudad Rodrigo Facio)

Casellas, A. , Dot Jutgla E. & Pallares- Barbera, M . (2010). **Creacion de la imagen, visibilidad y turismo como estrategia de crecimiento económico de la ciudad.** *Finisterra* , XLV, 90, 153-172.

Chang Vargas, G. (2004). **Patrimonio cultural: diversidad en nuestra creación y herencia.** San José, Costa Rica: M.C.J.D. Centro de investigación y conservación del patrimonio cultural.

Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos. (2008). **Guía para el diseño y construcción del espacio público en Costa Rica.** San José, Costa Rica: Editorial Gozaka.

Córdoba Warner, I. (2007). **Propuesta de rehabilitación urbana del eje ferroviario entre cantones de Flores y Alajuela.** Proyecto de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo, Instituto Tecnológico de Costa Rica (San José)

D´ors, E. (1954). **La ciencia de la cultura.** Madrid, España : Ediciones RIALP S.A.

García Vázquez, C. (2004). **Ciudad hojaldre.** Visiones urbanas del siglo XXI. Amadora, Portugal : Editorial Gili,SL

G Cortés, J.M. (2003). **Espacios Diferenciales.** Cartagena, Colombia: La imprenta CG.

Gehl, J. (2006). **La humanización del espacio público: la vida social entre los edificios.** Barcelona, España: Editorial Reverté.

Herrera, M. (2007). **Desarrollo humano del 2004 al 2005** [Versión electrónica], Periódico La Nación. Recuperado el 29 de setiembre del 2010, de [http://www.nacion.com/In\\_ee/2007/octubre/01/pais1259886.html](http://www.nacion.com/In_ee/2007/octubre/01/pais1259886.html)

Hough, M. (1995). **Naturaleza y Ciudad.** Barcelona, España : Editorial Gustavo Gili, S.A.

Luque Ceballos, I.(2004). **¿Proyectos patrimoniales o turísticos?** Anuario Turismo y Sociedad, 5 (3), 61 – 70.

Martínez Baldares, T. (2009). **Nuevas tendencias para nuevas polis.** Cartago, Costa Rica: Editorial Tecnológico de Costa Rica.

Mejía Cubero, R. (1995). **Campo Ferial de Orotina.** Proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura. Escuela de Arquitectura, Facultad de Ingeniería de la Universidad de Costa Rica (Ciudad Universitaria Rodrigo Facio)

Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos. (2009). **Propuesta Plan PRUGAM 2008 - 2030.** San José, Costa Rica: Autor.



Munizaga Vigil, G.(2000). **Diseño urbano: teoría y método**. México, DF : Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V.

Nájera Fernández, M. (2008). **Complejo turístico El Tour del Mango**. Proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura, Universidad Veritas (San José).

Naranjo, C.(1978). **Cultura**. San José, Costa Rica : Publicaciones del instituto Centroamericano de Administración Pública(ICAP).

Pérez, F.; Aravena A., Quintanilla J. (2002). **Los hechos de la arquitectura**. Santiago, Chile: Ediciones ARQ.

Quirós, L. A. (2010, enero). **Nueva carretera a Caldera es un estímulo para la actividad turística nacional**. Recuperado el 29 de setiembre 2010, de <http://www.canatur.org/images/CP%20Canatur%20Caldera.pdf>

Rodríguez Arce, M. (2009). **Proyecto estructurante residencial para la renovación urbana del distrito hospital en San José**. Proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo, Instituto Tecnológico de Costa Rica (San José).

Rojas, E. (2004). **Volver al centro**. Nueva York, E.E.U.U. : IDB Bookstore.

Rossi A. (1982) **La arquitectura de la ciudad**. Barcelona. España : Editorial Gustavo Gili. S.A.

Saborío Gómez, B. (1999). **Paseo Quepos, un área peatonal con fines turísticos**. Proyecto final de graduación para optar por el título de Licenciada en Arquitectura. Colegio San Agustín de la Universidad de las Ciencias y el Arte de Costa Rica, San José.

Sandy, seud. (2011). **Viajando sobre rieles en Costa Rica: tren a Puntarenas**. San José, Costa Rica : O. Sandí P.

Sánchez de Madariaga, I.(2008). **Esquinas inteligentes: la ciudad y el urbanismo moderno**. Madrid, España : Alianza Editorial.

Segovia, O. (2000). **Espacio público, participación y ciudadanía**. Santiago, Chile: Ediciones SUR.





Shulz Dornburg, J. (2002). **Arte y arquitectura: nuevas afinidades**. Barcelona, España : Editorial Gustavo Gili, S.A.

Troncoso, C. & Almirón, A. (2005). **Turismo y Patrimonio: hacia una relectura de sus relaciones**. Aportes y transferencias, 1 [9], 56-74.

UNESCO, ICOMOS. (1977, 11 Marzo). **Las normas de Quito**. Recuperado el 20 de febrero de 2009, de [http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/Biblioteca/LAS\\_NORMAS\\_DE\\_QUITO.pdf](http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/Biblioteca/LAS_NORMAS_DE_QUITO.pdf)

Ureña Chávez, A. E. (2007). **Espacio publico y arte urbano: Diagnóstico de las manifestaciones artísticas de la ruta histórico cultural en los distritos Catedral y Carmen**. Proyecto final de graduación para optar por el título de licenciada en arquitectura. Escuela Arquitectura Universidad Tecnológico de Costa Rica, San José.

Velasco León E. (2002) **Como acercarse a la arquitectura**. Querétaro, México : Editorial LIMUSA.

Velásquez Carrillo, F. (2004). **Espacio público: punto de partida para la austeridad**. Compilación Ciudad e inclusión: por el derecho a la ciudad. Bogotá, Colombia: Fundación Fondo Nacional por Colombia.



## INDICE ILUSTRACIONES

<b>ILUSTRACIÓN 1.</b> REGENERACIÓN URBANA HUAQUILLAS ECUADOR. FUENTE: <a href="http://www.huaquillas.gob.ec/site/huaquillas/ciudad">HTTP://WWW.HUAQUILLAS.GOB.EC/SITE/HUAQUILLAS/CIUDAD</a>	10
<b>ILUSTRACIÓN 2.</b> CENTRO URBANO SAN ANTONIO TX, USA. FUENTE: PROPIA.	10
<b>ILUSTRACIÓN 3.</b> UBICACIÓN EJE FERROVIARIO EN OROTINA. FUENTE: PROPIA	12
<b>ILUSTRACIÓN 4.</b> VIVENCIA USUARIOS GENERADA POR EL TREN. FUENTE: PROPIA.	13
<b>ILUSTRACIÓN 5.</b> RUTAS ALTERNAS DE ACCESO AL CENTRO URBANO. FUENTE: PROPIA	13
<b>ILUSTRACIÓN 6.</b> DINÁMICA ACTUAL OROTINA. FUENTE: PROPIA	14
<b>ILUSTRACIÓN 7.</b> CONSECUENCIAS DINÁMICA URBANA ACTUAL. FUENTE: PROPIA	15
<b>ILUSTRACIÓN 8.</b> INTERACCIÓN ACTUAL ENTRE LOS DISTINTOS TIPOS DE USUARIOS. FUENTE: PROPIA.	15
<b>ILUSTRACIÓN 9 .</b> CANTÓN DE OROTINA DELIMITACIÓN FÍSICA. ELABORACIÓN PROPIA FUENTE:MUNICIPALIDAD DE OROTINA.	18
<b>ILUSTRACIÓN 10.</b> DELIMITACIÓN FÍSICA. FUENTE: PROPIA.	18
<b>ILUSTRACIÓN 11.</b> PLAN REGULADOR OROTINA. FUENTE : MUNICIPALIDAD DE OROTINA.	20
<b>ILUSTRACIÓN 12.</b> PLANO DE ACTIVIDADES EN LA CIUDAD. FUENTE :PROPIA.	22
<b>ILUSTRACIÓN 13.</b> ACCESO AL RIO SAN ANTONIO. FUENTE :PROPIA.	22
<b>ILUSTRACIÓN 14.</b> TURISMO EN EL RIO SAN ANTONIO. FUENTE :PROPIA.	22
<b>ILUSTRACIÓN 15.</b> PASEO DEL RÍO DE NOCHE. FUENTE :PROPIA.	22
<b>ILUSTRACIÓN 16.</b> MASTER PLAN PUERTO MADERO. FUENTE: <a href="http://clm2area2009planes.blogspot.com/2009/03/masterplan-puerto-madero.html">HTTP://CLM2AREA2009PLANES.BLOGSPOT.COM/2009/03/MASTERPLAN-PUERTO-MADERO.HTML</a>	24
<b>ILUSTRACIÓN 17 .</b> PUENTE DE LA MUJER. FUENTE: <a href="http://www.puertomadero.com/puentes_esp.php">HTTP://WWW.PUERTOMADERO.COM/PUENTES_ESP.PHP</a>	24
<b>ILUSTRACIÓN 18.</b> PATRIMONIO PUERTO MADERO. FUENTE: <a href="http://www.puertomadero.com/patrimonio_esp.php">HTTP://WWW.PUERTOMADERO.COM/PATRIMONIO_ESP.PHP</a>	24
<b>ILUSTRACIÓN 19.</b> PLANTA BARRIO DE BERCY. FUENTE: <a href="http://caminarbcn10-11p.blogspot.com/2011/03/montjuic-y-paris-bercyrivegauche.html">HTTP://CAMINARBCN10-11P.BLOGSPOT.COM/2011/03/MONTJUIC-Y-PARIS-BERCYRIVEGAUCHE.HTML</a>	26
<b>ILUSTRACIÓN 20.</b> PALACIO DE DEPORTES BERCY . FUENTE: <a href="http://parisciudaddelaluz.blogspot.com/2007/11/palais-omnisports-de-paris-bercy.html">HTTP://PARISCIUDADDELALUZ.BLOGSPOT.COM/2007/11/PALAIS-OMNISPORTS-DE-PARIS-BERCY.HTML</a>	26
<b>ILUSTRACIÓN 21.</b> PARQUE DE BERCY . FUENTE: <a href="http://centrodelaciudad.blogspot.com/2009/03/postal-3-del-territorio-al-paisaje-el.html">HTTP://CENTRODELACIUDAD.BLOGSPOT.COM/2009/03/POSTAL-3-DEL-TERRITORIO-AL-PAISAJE-EL.HTML</a>	26
<b>ILUSTRACIÓN 22.</b> ENFOQUE NUEVA FORMA DE VIDA. FUENTE: PROPIA.	35
<b>ILUSTRACIÓN 23.</b> ESPACIO PÚBLICO. FUENTE: CLASE ORDENAMIENTO TERRITORIAL II, T. MARTÍNEZ	37
<b>ILUSTRACIÓN 24.</b> ESCUDO CANTÓN DE OROTINA. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA	48
<b>ILUSTRACIÓN 25.</b> ESTACIÓN DEL TREN OROTINA 1936. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS	49
<b>ILUSTRACIÓN 26.</b> RED FERROVIARIA AL PACÍFICO DE COSTA RICA. FUENTE: <a href="http://www.mapasdecostarica.info/guiaroja/generales/ferro.jpg">HTTP://WWW.MAPASDECOSTARICA.INFO/GUIAROJA/GENERALES/FERRO.JPG</a>	50
<b>ILUSTRACIÓN 27.</b> ITINERARIO DEL TREN OROTINA 1906. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS	50
<b>ILUSTRACIÓN 28.</b> NIÑOS VENDIENDO COMIDA OROTINA 1936. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS	51
<b>ILUSTRACIÓN 29.</b> ESTACIÓN FERROCARRIL OROTINA 1970. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS	51





<b>ILUSTRACIÓN 30.</b> TREN DE CARGA OROTINA 1982. FUENTE: VIAJANDO SOBRE RIELES EN COSTA RICA, TREN A PUNTARENAS	51	<b>ILUSTRACIÓN 44.</b> VIALIDA ACTUAL. FUENTE: PROPIA.	66
<b>ILUSTRACIÓN 31.</b> RED FERROVIARIA DE COSTA RICA: SECTOR ATLÁNTICO, SECTOR PACÍFICO Y RAMALES. FUENTE: INCOFER	52	<b>ILUSTRACIÓN 45.</b> ANÁLISIS VIALIDAD. FUENTE: PROPIA.	67
<b>ILUSTRACIÓN 32.</b> REGIÓN PACIFICO CENTRAL DE COSTA RICA. FUENTE: <a href="http://ES.ANYWHERECOSTARICA.COM/REGIONES/CENTRAL-PACIFIC-COSTA-RIC">HTTP://ES.ANYWHERECOSTARICA.COM/REGIONES/CENTRAL-PACIFIC-COSTA-RIC</a>	53	<b>ILUSTRACIÓN 46.</b> RUTAS ACTUALES AUTOBUSES. FUENTE: PROPIA.	69
<b>ILUSTRACIÓN 33.</b> PROVINCIA DE ALAJUELA. FUENTE: <a href="http://WWW.ECOSTARICA.OR.KR/COSTA-RICA-MAPAS.PHP">HTTP://WWW.ECOSTARICA.OR.KR/COSTA-RICA-MAPAS.PHP</a>	53	<b>ILUSTRACIÓN 47.</b> FLUJOS PEATONALES ACTUALES. FUENTE: PROPIA.	70
<b>ILUSTRACIÓN 34.</b> CANTÓN DE OROTINA. FUENTE: <a href="http://WWW.ICODER.GO.CR/COMITES-CANTONALES/ALAJUELA/">HTTP://WWW.ICODER.GO.CR/COMITES-CANTONALES/ALAJUELA/</a> . ELABORACIÓN: PROPIA	54	<b>ILUSTRACIÓN 48.</b> TRAZADO CENTRO URBANO OROTINA. FUENTE: PROPIA.	72
<b>ILUSTRACIÓN 35.</b> UBICACIÓN CLIMÁTICA OROTINA . FUENTE: GERMER	55	<b>ILUSTRACIÓN 49.</b> CURVAS DE NIVEL CENTRO URBANO. FUENTE: PROPIA.	73
<b>ILUSTRACIÓN 36.</b> ANTECEDENTES HISTÓRICOS OROTINA. ELABORACIÓN PROPIA. FUENTE: 1) ESTACIÓN FERROCARRIL OROTINA, FUENTE PROPIA; 2) PARROQUIA DE OROTINA, FUENTE: JUAN FÉLIX SOLÓRZANO; 3) IMAGEN ALUSIVA A FERIA DE LAS FRUTAS, FUENTE: <a href="http://WWW.MIPRENSA.ES.TL/FERIA-DE-LAS-FRUTAS.HTM">HTTP://WWW.MIPRENSA.ES.TL/FERIA-DE-LAS-FRUTAS.HTM</a> ; 4) ESCUELA PRIMO VARGAS, FUENTE: JUAN FÉLIX SOLÓRZANO; 5) LLEGADA DEL TREN A OROTINA, FUENTE: JUAN FÉLIX SOLÓRZANO; 6) ESCUDO CANTÓN DE OROTINA, FUENTE: <a href="http://WWW.OROTINA.BIZ/OROTINA.PHP">HTTP://WWW.OROTINA.BIZ/OROTINA.PHP</a>	56	<b>ILUSTRACIÓN 50.</b> BLOQUE A ANALISIS LENGUAJE ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA	74
<b>ILUSTRACIÓN 37.</b> COSTADO ESTE MERCADO A MERCADO. FUENTE: PROPIA.	58	<b>ILUSTRACIÓN 51.</b> BLOQUE B ANALISIS LENGUAJE ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA	75
<b>ILUSTRACIÓN 38.</b> PLAZA ANEXA MERCADO. FUENTE: PROPIA.	58	<b>ILUSTRACIÓN 52.</b> BLOQUE C ANALISIS LENGUAJE ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA.	76
<b>ILUSTRACIÓN 39.</b> COSTADO NORTE MERCADO. FUENTE: PROPIA.	58	<b>ILUSTRACIÓN 53.</b> BLOQUE D ANALISIS LENGUAJE ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA.	77
<b>ILUSTRACIÓN 40.</b> LEVANTAMIENTO ESTACION. FUENTE: CENTRO CONSERVACIÓN PATRIMONIO.	62	<b>ILUSTRACIÓN 54.</b> PASOS EJERCICIO PERCEPCIÓN URBANA. FUENTE: PROPIA.	78
<b>ILUSTRACIÓN 41.</b> LEVANTAMIENTO USOS DE SUELO. FUENTE: MUNICIPALIDAD OROTINA, PROPIA.	64	<b>ILUSTRACIÓN 55.</b> DIAGNÓSTICO. FUENTE: PROPIA.	83
<b>ILUSTRACIÓN 42.</b> TENDENCIA USOS DE SUELO. FUENTE: PROPIA.	65	<b>ILUSTRACIÓN 56.</b> DELIMITACIÓN ÁREA DE INTERVENCIÓN. FUENTE: PROPIA.	85
<b>ILUSTRACIÓN 43.</b> ANILLOS TENDENCIA USOS DE SUELO. FUENTE: PROPIA.	65	<b>ILUSTRACIÓN 57.</b> MAPA OFICIAL PLAN REGULADOR OROTINA. FUENTE: PLAN REGULADOR DE OROTINA	87
		<b>ILUSTRACIÓN 58.</b> PROPUESTA DISEÑO BOULEVARD PEATONAL. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.	88
		<b>ILUSTRACIÓN 59.</b> VISTA PROPUESTA BOULEVARD PEATONAL. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.	88
		<b>ILUSTRACIÓN 60.</b> PLAN MAESTRO RESCATE DEL PAISAJE. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.	89
		<b>ILUSTRACIÓN 61.</b> DERECHO DE VÍA 20 M. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.	89
		<b>ILUSTRACIÓN 62.</b> COLOCACIÓN ÁRBOL. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA.	89
		<b>ILUSTRACIÓN 63.</b> UBICACIÓN PROYECTOS. FUENTE: PROPIA.	90
		<b>ILUSTRACIÓN 64.</b> CONCEPTO PROPUESTA URBANA. FUENTE: PROPIA.	91



<b>ILUSTRACIÓN 65.</b> CONCEPTO EN SITIO. FUENTE: PROPIA.	92	<b>ILUSTRACIÓN 85.</b> PROPUESTA Y ESTADO ACTUAL VIA PRIMARIA. FUENTE: PROPIA.	110
<b>ILUSTRACIÓN 66.</b> ETAPAS PROCES PROPUESTA PLAN REGENERACIÓN URBANA. ELABORACIÓN: PROPIA.	93	<b>ILUSTRACIÓN 86.</b> VÍA SECUNDARIA DIMENSIONES. FUENTE: PROPIA.	111
<b>ILUSTRACIÓN 67.</b> USO Y CONEXIÓN DE LA ESTACION DEL FERROCARRIL. ELABORACIÓN: PROPIA.	95	<b>ILUSTRACIÓN 87.</b> PROPUESTA Y ESTADO ACTUAL VIA SECUNDARIA. FUENTE: PROPIA.	111
<b>ILUSTRACIÓN 68.</b> USOS Y CONEXIONES CAMPO FERIAL. ELABORACIÓN: PROPIA.	96	<b>ILUSTRACIÓN 88.</b> VÍA TERCARIA DIMENSIONES. FUENTE: PROPIA.	112
<b>ILUSTRACIÓN 69.</b> USOS Y CONEXIONES VENTA DE FRUTAS. ELABORACIÓN: PROPIA.	97	<b>ILUSTRACIÓN 89.</b> PROPUESTA Y ESTADO ACTUAL VIA TERCARIA. FUENTE: PROPIA.	112
<b>ILUSTRACIÓN 70.</b> TRIANGULACION ATRATIVOS TURISTICOS. ELABORACIÓN: PROPIA.	98	<b>ILUSTRACIÓN 90.</b> ARBUSTO MIL FLORES. FUENTE: <a href="http://IMAGENSUBIR.INFOJARDIN.COM/SUBE/IMAGES/RGH1249342568Z.JPG">HTTP://IMAGENSUBIR.INFOJARDIN.COM/ SUBE/IMAGES/RGH1249342568Z.JPG</a>	113
<b>ILUSTRACIÓN 71.</b> USOS Y CONEXIONES TURISMO. ELABORACIÓN: PROPIA.	99	<b>ILUSTRACIÓN 91.</b> ARBUSTO VAINILLO. FUENTE: <a href="http://WWW.ELMUNDOFORESTAL.COM/ALBUM/VAINILLO.JPG">HTTP://WWW.ELMUNDOFORESTAL.COM/ ALBUM/VAINILLO.JPG</a>	113
<b>ILUSTRACIÓN 72.</b> CONEXIONES EXTERNAS CON EL PROYECTO. ELABORACIÓN: PROPIA.	100	<b>ILUSTRACIÓN 92.</b> ÁRBOL ROBLE SABANA. FUENTE: <a href="http://STATIC.PANORAMIO.COM/PHOTOS/ORIGINAL/30268311.JPG">HTTP://STATIC.PANORAMIO.COM/ PHOTOS/ORIGINAL/30268311.JPG</a>	113
<b>ILUSTRACIÓN 73.</b> CONEXIONES INTERNAS CON EL PROYECTO. ELABORACIÓN: PROPIA.	101	<b>ILUSTRACIÓN 93.</b> ÁRBOL GUACHIPELÍN. FUENTE: <a href="http://LANORMA-ECOLOGIE.COM/IMG/TREE-GUACHIPELIN-AD1005-LNEL-07296.JPG">HTTP://LANORMA-ECOLOGIE.COM/IMG/TREE-GUACHIPELIN- AD1005-LNEL-07296.JPG</a>	113
<b>ILUSTRACIÓN 74.</b> PLAN MAESTRO. FUENTE: PROPIA.	102	<b>ILUSTRACIÓN 94.</b> PORTALES CULTURALES. FUENTE: PROPIA.	114
<b>ILUSTRACIÓN 75.</b> ELEMENTOS DE LA PROPUESTA VIAL. FUENTE: PROPIA.	103	<b>ILUSTRACIÓN 95.</b> PROPUESTA PORTAL 1 ESTACIÓN DEL FERROCARRIL. ELABORACIÓN: PROPIA	115
<b>ILUSTRACIÓN 76.</b> PROPUESTA PEATONAL. FUENTE: PROPIA.	104	<b>ILUSTRACIÓN 96.</b> COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA PORTAL 1 ESTACION FERROCARRIL. ELABORACIÓN: PROPIA	116
<b>ILUSTRACIÓN 77.</b> PROPUESTA VEHICULAR. FUENTE: PROPIA.	105	<b>ILUSTRACIÓN 97.</b> PROPUESTA PORTAL 2 HOSPEDAJE. ELABORACIÓN: PROPIA	117
<b>ILUSTRACIÓN 78.</b> PROPUESTA TRANSPORTE PÚBLICO. FUENTE: PROPIA.	106	<b>ILUSTRACIÓN 98.</b> COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA PORTAL 2 RECREACION Y HOSPEDAJE. ELABORACIÓN: PROPIA	118
<b>ILUSTRACIÓN 79.</b> PROPUESTA DERECHO DE VÍA. FUENTE: PROPIA.	107	<b>ILUSTRACIÓN 99.</b> PROPUESTA CENTRO URBANO COLSOLIDADO. ELABORACIÓN: PROPIA	119
<b>ILUSTRACIÓN 80.</b> PASO PEATONAL DIMENSIONES. FUENTE: PROPIA.	108	<b>ILUSTRACIÓN 100.</b> COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA CENTRO URBANO COLSOLIDADO. ELABORACIÓN: PROPIA	120
<b>ILUSTRACIÓN 81.</b> PASO PEATONAL. FUENTE: PROPIA.	108	<b>ILUSTRACIÓN 101.</b> PROPUESTA PORTAL 3 FRUTAS. ELABORACIÓN: PROPIA	121
<b>ILUSTRACIÓN 82.</b> VÍA FÉRREA DIMENSIONES. FUENTE: PROPIA.	109	<b>ILUSTRACIÓN 102.</b> COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA PORTAL 3 FRUTAS. ELABORACIÓN: PROPIA	122
<b>ILUSTRACIÓN 83.</b> PROPUESTA Y ESTADO ACTUAL VIA FÉRREA. FUENTE: PROPIA.	109	<b>ILUSTRACIÓN 103.</b> PROPUESTA CAMPO FERIAL. ELABORACIÓN: PROPIA	123
<b>ILUSTRACIÓN 84.</b> VÍA PRIMARIA DIMENSIONES. FUENTE: PROPIA.	110		



<b>ILUSTRACIÓN 104.</b> ACERCAMIENTO PROPUESTA CAMPO FERIA. ELABORACIÓN: PROPIA	123
<b>ILUSTRACIÓN 105.</b> COMPARACIÓN ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA PORTAL 4 CAMPO FERIA.ELABORACIÓN: PROPIA	124
<b>ILUSTRACIÓN 106.</b> CONCEPTO ARQUITECTÓNICO. FUENTE: PROPIA	126
<b>ILUSTRACIÓN 107.</b> CONCEPTO EN SITIO. FUENTE: PROPIA.	126
<b>ILUSTRACIÓN 108.</b> PLANTA DE SITIO CAMPO FERIA. FUENTE: PROPIA.	127
<b>ILUSTRACIÓN 109.</b> FERIA DE LAS FRUTAS. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA	128
<b>ILUSTRACIÓN 110.</b> ANFITEATRO CAMPO FERIA. FUENTE: MUNICIPALIDAD DE OROTINA	128
<b>ILUSTRACIÓN 111.</b> ESTRUCTURA FERIA DE LAS FRUTAS 1. FUENTE: PROPIA	128
<b>ILUSTRACIÓN 112.</b> ESTRUCTURA FERIA DE LAS FRUTAS 2 . FUENTE: PROPIA	128
<b>ILUSTRACIÓN 113.</b> ANFITEATRO 1. FUENTE: PROPIA	128
<b>ILUSTRACIÓN 114.</b> ANFITEATRO 2 . FUENTE: PROPIA	128
<b>ILUSTRACIÓN 115.</b> PORTAL 4 CONJUNTO. FUENTE: PROPIA	130
<b>ILUSTRACIÓN 116.</b> TALLERES. FUENTE: PROPIA	133

## INDICE TABLAS

<b>TABLA 1.</b> CASO PASEO DEL RIO EN SAN ANTONIO TEXAS.FUENTE:HTTP://WWW.THESANANTONIORIVERWALK.COM/ HISTORY/HISTORY-OF-THE-RIVER-WALK/	21
<b>TABLA 2.</b> CASO PUERTO MADERO EN BUENOS AIRES.FUENTE: ROJAS (2004); HTTP://BLOGDEVIAJES.COM.AR/2005/02/27/PUERTO- MADERO-PUERTO-MODERNO-PUERTO-POSMODERNO/	23
<b>TABLA 3.</b> CASO PUERTO MADERO EN BUENOS AIRES.FUENTE: ROJAS (2004)	25
<b>TABLA 4.</b> COMPONENTES DE UN PROYECTO DE RECUPERACIÓN URBANA. ELABORACIÓN: PROPIA. FUENTE : EDUARDO ROJAS (2004)	34
<b>TABLA 5.</b> PEATONALIZACIÓN. ELABORACIÓN: PROPIA. FUENTE : BRENES MATA (1995)	39
<b>TABLA 6.</b> ESTADÍSTICA POBLACIÓN AÑO 2000 OROTINA . FUENTE: INEC	55
<b>TABLA 7.</b> DATOS MERCADO MUNICIPAL. FUENTE :PROPIA, J.F. SOLÓRZANO, UMAÑA(1994)	57
<b>TABLA 8.</b> DATOS PAROOQUIS DE OROTINA. FUENTE :PROPIA, J.F. SOLÓRZANO, HERNÁNDEZ (1983)	59
<b>TABLA 9.</b> DATOS PARQUE JOSÉ MARTÍ. FUENTE :PROPIA, J.F. SOLÓRZANO, HERNÁNDEZ (1983)	60
<b>TABLA 10.</b> DATOS ESTACIÓN DEL FEROCARRIL. FUENTE :PROPIA, J.F. SOLÓRZANO, HERNÁNDEZ (1983), SANDY	61
<b>TABLA 11.</b> DATOS CAMPO FERIA. FUENTE :PROPIA,	62
<b>TABLA 12.</b> RESUMEN RESPUESTAS USUARIOS. FUENTE: PROPIA.	80
<b>TABLA 13.</b> SIMILITUDES Y DIFERENCIAS EJERCICIO PERCEPCION URBANA. FUENTE: PROPIA.	80
<b>TABLA 14.</b> RESUMEN ANÁLISIS URBANO. FUENTE: PROPIA.	80
<b>TABLA 15.</b> ANÁLISIS COMPONENTES. FUENTE: PROPIA.	80



## INDICE PLANOS

<b>PLANO 1.</b> PLANTA SITIO ESTACIÓN FERROCARRIL. FUENTE: CENTRO CONSERVACIÓN PATRIMONIO .	62
<b>PLANO 2.</b> FACHADA ESTACIÓN FERROCARRIL. FUENTE :CENTRO CONSERVACIÓN PATRIMONIO .	62
<b>PLANO 3.</b> PROPUESTA REMODELACIÓN ANDEN. FUENTE: CENTRO CONSERVACIÓN PATRIMONIO .	62
<b>PLANO 4.</b> PRIMER NIVEL NPT + 0.00 M. ÁREA FERIA DE LAS FRUTAS. FUENTE: PROPIA	131
<b>PLANO 5.</b> SEGUNDO NIVEL NPT + 3.06 M. ÁREA TALLERES. FUENTE: PROPIA	131
<b>PLANO 6.</b> DETALLE COLUMNA <b>TIPO A.</b> FUENTE PROPIA.	132
<b>PLANO 7.</b> DETALLE COLUMNA <b>TIPO B.</b> FUENTE PROPIA.	132
<b>PLANO 8.</b> PROPUESTA ENTREPISO. FUENTE: PROPIA	132
<b>PLANO 9.</b> SECCIÓN A-A TALLERES. FUENTE: PROPIA	134
<b>PLANO 10.</b> PLANTA DISTRIBUCIÓN RESTAURANTES . FUENTE: PROPIA	136

